Ediciones RIALP

Publicación quincenal

IMAGENES DE LA GUERRA

1939 — 1945

3

LA VERDADERA HISTORIA
DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

76 NOCHES DE ATERRADORES BOMBARDEOS

RESISTENCIA CIVIL

EL APAGON

TESTIMONIOS

SUPERVIVIENTES Y ATACANTES NOCTURNOS

EL BLITZ

7 DE SEPTIEMBRE 1940 - 10 DE MAYO DE 1941

FASCICULO PERIODICO MAPA DE CAMPAÑA

9 788432 125249 00003

Precio: 450 ptas.

IMAGENES DE LA GUERRA

1939 — 1945

LA VERDADERA HISTORIA DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Número 3 — **Volumen I**

EL BLITZ

7 de septiembre 1940 - 10 de mayo 1941

La terrible devastación sufrida durante los últimos meses de 1940 fomentó un nuevo sentido de unidad en el pueblo británico

ANTECEDENTES

Bombardeos asoladores

Los masivos bombardeos nocturnos llevados a cabo por la *Luftwaffe* pretendían desgarrar el corazón de las ciudades inglesas, pero el pueblo luchó denodadamente para preservar su vida y su manera de ser.

CAMPAÑAS

Ciudades en llamas

Aunque las bombas de Hitler llevaron la devastación a la mayoría de las ciudades importantes del país, en ninguna parte fue tan grande la destrucción como en Londres y Coventry.

TESTIMONIOS

Ataque incesante

A través de la nación, todo ciudadano pudo testimoniar la desolación causada por el *Blitz*. Los pilotos de los bombarderos alemanes tenían órdenes de destruir el corazón del enemigo.

RESISTENCIA CIVIL

Gran Bretaña a oscuras

La gran mayoría de la población halló en el apagón general algo anómalo, molesto y perturbador que, a menudo, solía llevar a una sensación de aislamiento y miedo.

SIMBOLOS

Véase fascículo

Véase periódico

Véase mapa de campaña

IMAGENES DE LA GUERRA

INTRODUCCION

IMAGENES DE LA GUERRA recoge las 52 campañas más importantes de la Segunda Guerra Mundial. En cada entrega se narra, de un modo amplio y detallado, la verdad objetiva de cada campaña. Todas las entregas incluyen el testimonio de los hombres que intervinieron en la contienda bélica de mayores dimensiones de toda la Historia.

Hoy, medio siglo después del conflicto, esta colección ofrece a sus lectores una visión precisa de cómo se desarrollaron los hechos a lo largo de esos años de lucha.

IMAGENES DE LA GUERRA ha sido realizada bajo la supervisión del Dr. John Pimlott, historiador militar que dirige el Departamento de Estudios Bélicos de la Real Academia Militar de Sandhurst y con la cooperación del Museo Imperial de la Guerra de Londres.

PLAN DE LA OBRA

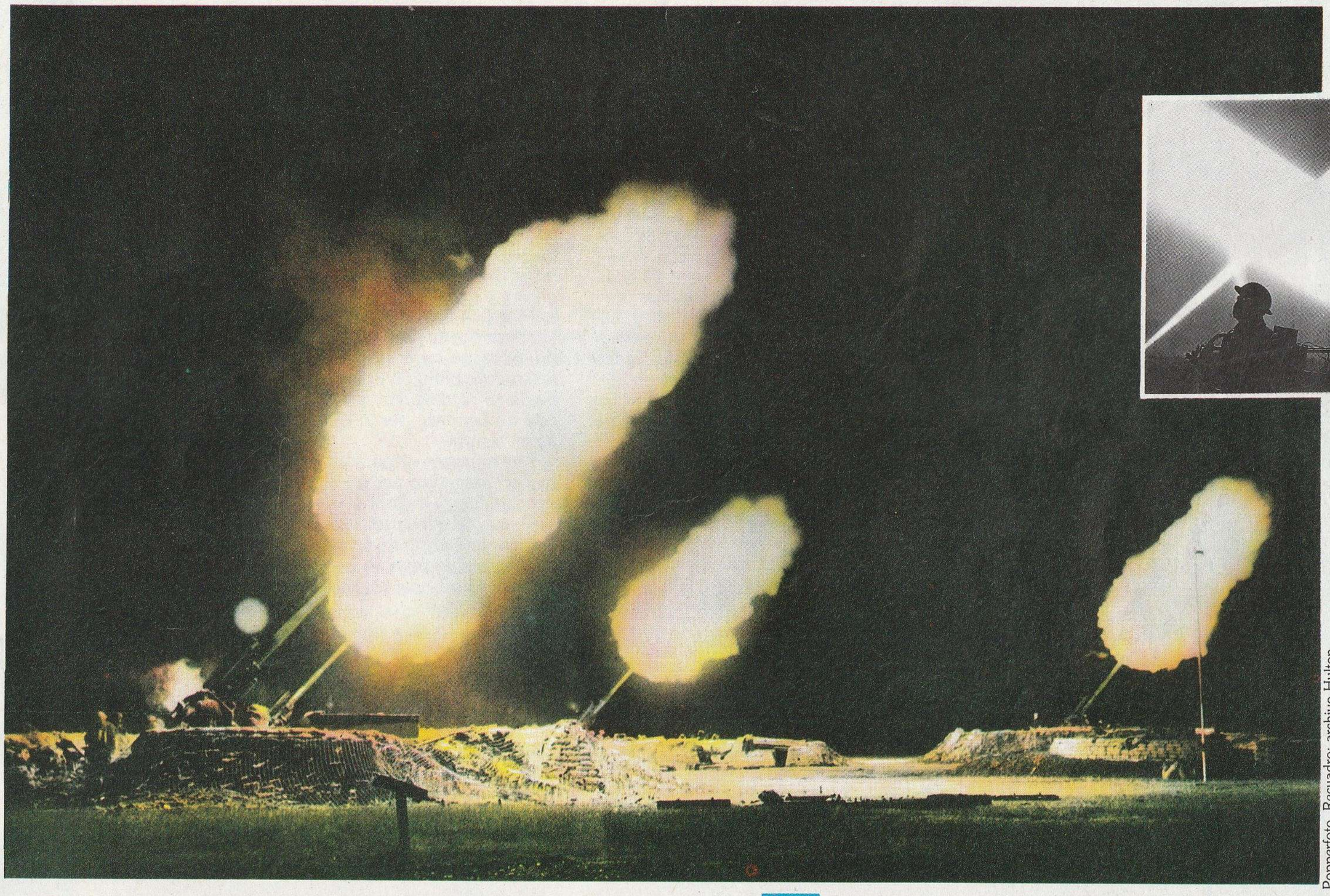
IMAGENES DE LA GUERRA es una publicación quincenal compuesta por 52 entregas, cada una de las cuales consta de tres elementos: fascículo, mapa de campaña y periódico. De esta manera, el lector dispone de tres documentos muy valiosos para seguir el curso de los acontecimientos.

- **FASCICULO** de 32 páginas en el que se narran los testimonios, hasta ahora nunca publicados, de los contendientes de ambos bandos, desarrollados en cuatro secciones:
  - — **Antecedentes:** análisis de los acontecimientos que condujeron a la campaña militar.
  - — **Campañas:** ofensivas, estrategias y tácticas que caracterizaron ese determinado frente bélico.
  - — **Testimonios:** el fiel relato de los acontecimientos, realizado por quienes estuvieron presentes en el campo de batalla. El terror y el heroísmo descritos por veteranos de ambas partes.
  - — **Resistencia civil:** la vida cotidiana de un país en guerra. El humor y las privaciones que caracterizaron ese conflicto entre la población civil.
- **MAPA DE CAMPAÑA,** realizado en exclusiva para esta obra, con un detallado estudio de los movimientos de tropas en la campaña, sus responsables y el armamento utilizado.
- **PERIODICO.** Reproducción de periódicos de la época de los países participantes en la Segunda Guerra Mundial. Sipnosis en castellano de cada periódico.
- **TAPAS** para la encuadernación de los fascículos. Se pondrán a la venta con el último fascículo de cada uno de los cuatro volúmenes de que consta la obra (números 13, 26, 39 y 52).
- **ARCHIVADORES** para coleccionar los mapas de campaña y los periódicos. Cada entrega se presenta en una bolsa de plástico perforada para facilitar su clasificación en dos archivadores. El primero se regala a los compradores del número 1; el segundo se pondrá a la venta con el número 20.
- **INDICES** de los tomos. En las entregas que completan cada volumen (números 13, 26, 39 y 52) se adjuntarán los índices y las portadillas necesarias para la encuadernación de los fascículos. Además, con el número 52 se entregará un índice general de la obra.

Editor: Jesús Domingo.
Director editorial: Rafael García.
Redacción: L. F. Rodríguez Guerrero, Mariano Vázquez.
Dirección de producción: José Muñoz.
Dirección de fabricación: Arturo Ortego.
Dirección de marketing: Román Sánchez.
Secretaría editorial: Elena Gómez, Paloma González, Nieves Hernández, Rufi Murillo, Eva Rubira.
Distribución: Marco Ibérica, Distribución de Ediciones, S.A. Carretera de Irún, km. 13,350 (variante de Fuencarral). 28034 Madrid.
Suscripciones y números atrasados: EDISA. López de Hoyos, 141. 28002 Madrid. Telef.: (91) 415 97 12.
Fotocomposición: Galvhe, S.A.L.
Imprime: EDIME, S.A. Impreso en España - Printed in Spain.
ISBN: 84-321-2524-5
ISBN: 84-321-2523-7 (obra completa)
Depósito legal: M-25460
Solicite a su proveedor habitual la reserva de sus ejemplares de IMAGENES DE LA GUERRA. Conseguirá con ello un servicio más rápido y seguro.
© Marshall Cavendish Ltd. 1989
© Ediciones Rialp, S.A. 1989
Sebastián Elcano, 30. 28012 Madrid

BOMBARDEOS DEVASTADORES

ANTECEDENTES



Popperfoto. Recuadro: archivo Hulton

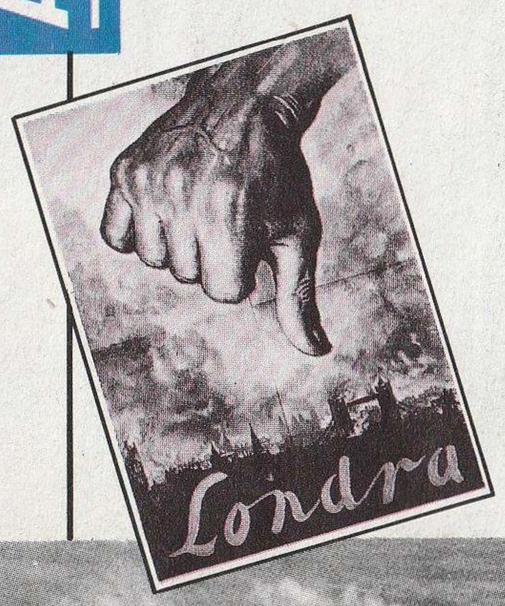
Hitler montó en cólera por el bombardeo de Berlín y, como represalia, ordenó incesantes y aterradores *raids* aéreos sobre las ciudades inglesas. Como consecuencia, durante 76 noches reinó la muerte y la devastación sobre el suelo británico.

▲ Explosiones en la oscuridad: cañones antiaéros defienden el cielo de Inglaterra. Recuadro: mientras los reflectores tratan de localizar a los aparatos enemigos, se aprecia en el cielo un globo perteneciente a una ineficaz barrera antiaérea.

El *Blitz* ("Relámpago") estalló un año más tarde. Escasos minutos después de que el Primer Ministro, Neville Chamberlain, diese por radio la noticia de la Declaración de Guerra contra Alemania, el 3 de septiembre de 1939, empezaron a sonar las sirenas de alarma y una oleada de pánico invadió a la población, que corrió a los refugios, sin abandonar sus inevitables máscaras antigás.

El pánico estaba basado en la creencia generalizada de que la declaración de guerra sería inmediatamente seguida por un devastador ataque aéreo. Tal idea tenía sus raíces en los *raids* aéreos sobre Londres del Zeppelin y el Gotha, que habían constituido, durante la Primera Guerra Mundial, los primeros ejemplos de bombardeos estratégicos y que se cobraron 1.500 vidas, aproximadamente. Por otro lado, los bombardeos alemanes sobre la villa española de Guernica, en 1937, y los japoneses sobre la ciudad de Shangai, en ese mismo año, proporcionaban razones más que suficientes para alimentar el miedo.

Sin embargo, ninguna bomba cayó sobre suelo inglés ese 3 de septiembre. La llamada "guerra de artimañas" o *Phoney War* había de durar todavía unos nueve meses. ¿Cuáles fueron las razones de tal retraso? Realmente no se trataba de que los alemanes se hubieran olvidado del impacto producido por una ciudad bombardeada. Se trataba simplemente de que todavía



▼ Un escuadrón de Messerchmitt Bf-110, equipados con dos motores gemelos, vuelan en cerrada formación sobre Londres. Recuadro: en este cartel de propaganda italiano, se quiere dar a entender que Londres estaba condenado a la destrucción total.

no habían podido desarrollar la infraestructura necesaria para llevar a cabo una campaña de bombardeos estratégicos. Por entonces, la *Luftwaffe* se encontraba trabajando sobre un aparato cuatrimotor que podría servir para tal propósito, y se terminó por escoger el Heinkel He-177, que, no obstante, nunca llegó a ser un bombardero pesado eficaz.

Por este motivo, cuando el mariscal Göring decidió el envío de sus aviones de bombardeo a la Batalla de Inglaterra, la campaña no estaba debidamente planeada y el equipo militar resultaba inadecuado. Y toda esta improvisación se pudo constatar ampliamente cuando, llegado el momento, las tripulaciones de los aviones se dieron cuenta de que no habían sido entrenadas para los bombardeos nocturnos.

Objetivo prohibido

La decisión alemana de flagelar Gran Bretaña con incesantes bombardeos nocturnos fue el resultado de distintos factores. Durante los primeros tiempos de la Batalla de Inglaterra —que había sido planeada para destruir el llamado "Comando Fighter" y poder llevar a cabo la Operación *León Marino*, es decir, la vasión de Inglaterra— Hitler había prohibido a sus pilotos bombardear Londres. Su gran deseo hubiera sido ocupar un Londres no dañado por bomba alguna. Esperaba que, de esta manera, el pueblo inglés se sentiría menos ultrajado y se prestaría más fácilmente a la capitulación. Además, esperaba también que, al respetar Londres, la RAF hiciera lo mismo con Berlín.

Sin embargo, la noche del 24 de agosto, dos vuelos de bombarderos, que tenían como objetivo destruir las refinerías existentes en Thames Haven, se perdieron en la oscuridad y fueron a soltar su carga mortal sobre una amplia zona de Londres.

La respuesta de Churchill fue enviar 81 aparatos tipo Whitley, Wellington y Hampden, durante los días 25 y 26 de agosto, con orden de bombardear Berlín. En realidad, este bombardeo no fue más que una demostración de fuerza, pero enfureció a Hitler sobremanera. Y cuando la RAF volvió cuatro veces más a Berlín en el transcurso de las siguientes diez noches, el Führer pudo comprobar muy claramente dos cosas: que el "Comando Fighter" no había sido destruido y que la tripulación de sus bombarderos se encontraba muy baja de moral.

Así, pues, la respuesta a todo este problema parecía ser Londres, el objetivo prohibido hasta entonces. Tanto el mariscal de campo Albrecht Kesselring como Göring presionaron a Hitler para que les permitiera destruir *"el corazón del enemigo"*, y aquél, furioso por los bombardeos a Berlín, les dio autorización plena para que atacaran la capital inglesa tanto de día como de noche.

El día 7 de septiembre, sábado, a las cuatro de la tarde, una formación de 320 bombarderos, escoltados por 600 cazas, emprendieron vuelo en perfecta formación hacia la costa de Kent.

Todo cuanto aparato pudo conseguir Kesselring recibió órdenes de volar hacia Londres. Los Heinkel He-111, aparatos muy selectos de la fuerza bombardera alemana, los lentos pero resistentes Dornier Do-17, y los rápidos y nuevos Junker Ju-88 fueron escoltados por los Messerschmitt Bf-110, de gran radio de acción, y por los rutilantes cazas de un solo piloto, los Bf-109.

Ataque total

El hecho de que, hasta entonces, Londres no hubiera sido bombardeado, concentrándose toda la fuerza atacante enemiga durante la Batalla de Inglaterra en destruir los aeropuertos pertenecientes al "Comando Fighter", despistó notablemente a los pilotos y controladores de la RAF. De esta manera, en cuanto los equipos de radar avisaron de que grandes formaciones de aparatos enemigos de la *Luftwaffe* se encontraban sobrevolando las costas francesas con rumbo a Inglaterra, los controladores malinterpretaron el objetivo alemán, creyendo que los bombarderos se dirigirían a atacar aeropuertos situados al norte y este de Londres, por lo que la capital se quedó sin protección aérea alguna.

Los aparatos alemanes pudieron volar, sin contratiempos y con un magnífico tiempo, Támesis arriba, hacia la zona de los muelles. Y aun cuando los cazas Bf-109 tuvieron que regresar a sus bases, al quedarse sin combustible, y gran parte de la fuerza bombardera alemana tuvo que continuar sin escolta, los Spitfire y Hurricane ingleses se encontraban demasiado lejos para atacar los escuadrones alemanes de vanguardia.

▼ Mangueras antiincendios trabajan a pleno rendimiento durante una jornada de septiembre de 1940. Una de las metas de la *Luftwaffe* era destruir, en sus ataques aéreos, el sistema antiincendios de las ciudades.

Muchos hombres perdieron la vida en la batalla por desactivar bombas no explotadas (UXBs). Aquellos que lograron sobrevivir fueron los que mantuvieron en vigor la máxima: *"hay expertos en el manejo de bombas de fabricación clásica, y también los hay de bombas de nuevo diseño; pero no los hay que dominen los dos campos"*. Los miembros de estas Unidades de Desactivación eran todos voluntarios y la mayoría pertenecía al Cuerpo de Ingenieros.

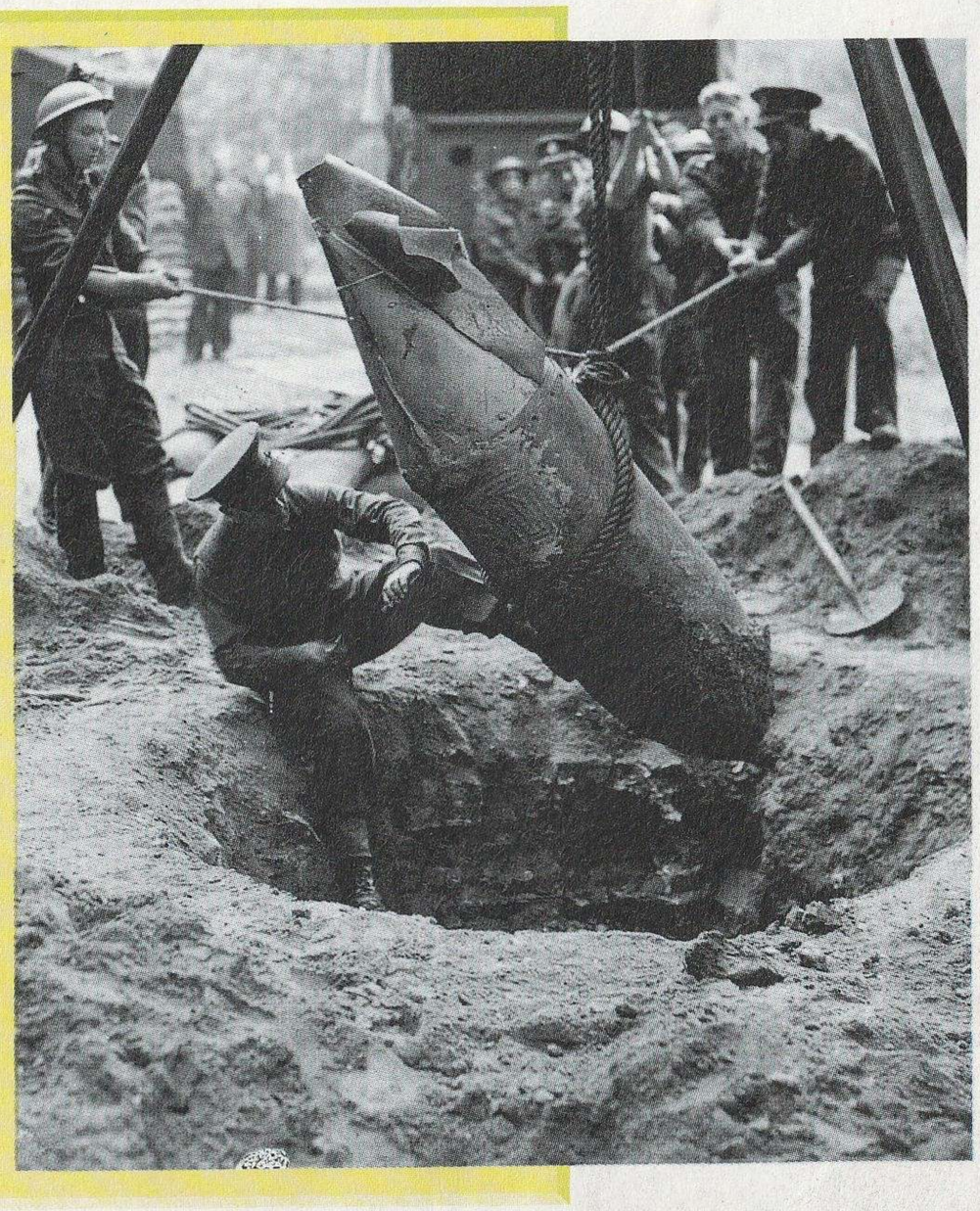
Al principio de las actividades bélicas, las bombas no explosionadas ofrecieron pocos problemas. Concebidas para explotar por impacto, algunas fallaban, pero no revestían el menor peligro si se les retiraba la espoleta. Pero pronto los alemanes empezaron a desarrollar nuevos sistemas explosivos, y de esta manera se inició un juego mortal del gato y el ratón.

El primer *round* de este encuentro empezó cuando los alemanes construyeron e instalaron una célula fotoeléctrica en el interior de sus minas explosivas. En el momento en que se retiraba la espoleta y se abría la bomba, esa célula recibía el haz luminoso y explotaba.

UXBs

Técnicos expertos en la desactivación de bombas empezaron a utilizar mecanismos magnéticos para detener el funcionamiento de las espoletas del reloj. Pero los alemanes fabricaron entonces un tipo de metal antimagnético. Los técnicos ingleses combatieron este sistema mediante un chorro de dióxido de carbono que enfriaba el sistema de relojería.

El tipo de espoletas normales en las bombas alemanas era un mecanismo eléctrico, fácilmente desactivable mediante el bloqueo del circuito. Pero los alemanes diseñaron entonces un mecanismo especial, en el cual se producía un cortocircuito a la menor manipulación. Ante esta nueva dificultad, los ingleses optaron por evitar cualquier tipo de manipulación, limitándose a hacer un agujero en la carcasa y extraer todo el artificio explosivo.



Colección Keystone

▶ El teniente R. Davis, de los Ingenieros Reales, inspecciona una bomba alemana que no ha explotado, cerca de la catedral de San Pablo.

El jefe de la operación era el coronel Johannes Fink, un veterano que tripulaba su Do-17 y que había realizado ya numerosas incursiones aéreas desde el inicio de la Batalla de Inglaterra. Sus órdenes, en ese caluroso sábado de septiembre, fueron bombardear el muelle Royal Victoria y los East y West India.

Cuando empezaron a sonar las sirenas de alarma sobre el cielo de Londres, poco antes de las cinco de la tarde, pareció como si no hubiera demasiada prisa por alcanzar los habituales refugios. Poco a poco, el rugido de los aparatos alemanes, en perfecta formación, se fue haciendo cada vez mayor, y la gente que paseaba en esos momentos por el East End pudo contemplar horrizada cómo escuadrillas de Heinkel He-111 y Dornier Do-17 sobrevolaban el Támesis cual si aquello fuera la representación de un desfile aéreo.

En pocos minutos, los paseantes pudieron ver cómo se abrían las escotillas y aparecían las bombas, que rápidamente empezaron a caer sobre los objetivos prefijados. En muy poco tiempo, la zona de los muelles quedó convertida en un infierno.

Londres en llamas

Esa fue la primera y última vez en que las escuadrillas alemanas pudieron atravesar las defensas del "Comando Fighter" y llegar en pleno día y en vuelo masivo al mismo corazón de Londres. En poco más de hora y media los aparatos de la *Luftwaffe* pudieron soltar unas 300 toneladas de bombas altamente explosivas y miles de incendiarias. Aquella misma noche, tras los bombardeos, Londres ardía por los cuatro costados. Al amanecer del 8 de septiembre, 500 londinenses habían encontrado la muerte y unos 1.337 se hallaban seriamente heridos.

Eso fue el inicio de lo que los londinenses dieron en llamar el *Blitz* —"el relámpago", aunque esa terrible campaña de bombardeos tenía más de operación de castigo que de "guerra relámpago"—. A partir de esa fecha, siguieron los *raids* aéreos durante 76 noches consecutivas, con la excepción del 3 de noviembre que, debido al mal tiempo, se suspendió el bombardeo, creando una especie de noche de fantasmas, debido al inusual silencio. Finalmente, y tras un período en el que los bombardeos se hicieron un tanto irregulares, el 10 de mayo concluyó aquella etapa de terror.

Popper foto

▶ Un superviviente de un ataque aéreo alemán es encontrado milagrosamente vivo. Miembros de la Policía, le proporcionan los primeros auxilios.

Archivo cultural de Prusia. Recuadro: Süddeustcher Verlag

EL PALACIO BOMBARDEADO

Al inicio de las hostilidades, en 1939, se le aconsejó al rey Jorge VI que tanto él como su familia deberían buscar refugio fuera de Inglaterra. Pero él insistió en quedarse, y la reina manifestó entonces: *"las niñas no pueden marcharse sin mí, y yo no podría irme sin el rey. Pero el rey nunca se marchará"*. Así pues, la familia real permaneció en Londres para hacer frente a la tremenda realidad del *Blitz*. El 10 de septiembre de 1940 una bomba cayó en el patio del Palacio de Buckingham, causando bastantes daños. Tanto la reina como las princesas lograron escapar ilesas por muy poco. Este inesperado acontecimiento rompió la creencia de que las zonas urbanas, tanto de Londres como del resto de las ciudades, no eran el objetivo predilecto de los bombardeos. El mismo Churchill se propuso dar a este hecho la mayor publicidad, convocando a 40 periodistas al palacio de Buckingham para que comprobaran personalmente los daños causados por el bombardeo. En todos los países del mundo, excepción hecha de los pertenecientes al Eje, los periódicos dieron amplia cuenta de la noticia: *"el rey con su pueblo, en primera línea de combate"*. La reina comentó entonces, con muy buen humor: *"finalmente puedo divisar claramente el East End"*. Toda esta publicidad favoreció la imagen de la familia real y levantó el ánimo de la población. Durante la guerra, tanto el rey como la reina, hicieron más de 300 visitas a distintos lugares bombardeados, como fue el caso de Coventry, cuyas ruinas fueron inmediatamente inspeccionadas por el monarca tras el bombardeo del 14 de noviembre. A juicio de Churchill, *"la guerra logró estrechar más fuertemente que nunca los lazos entre el pueblo y la familia real"*.

▶▼ El Palacio de Buckingham, bombardeado durante un ataque aéreo en septiembre de 1940. El hecho de que la residencia real no se encontrara libre de peligro sirvió para acrecentar la unión entre la familia real y la población.

Popper foto.

◄ El día después: supervivientes de un *raid* aéreo de Southampton inspeccionan los daños causados en sus casas. Recuadro: miembros de la *Luftwaffe* pintan leyendas burlonas en las bombas.

Durante esa época del *Blitz,* las bombas cayeron sobre el Palacio de Buckingham con la misma intensidad y virulencia que sobre el resto de los inmuebles del East End. El mismo 10 de septiembre, una bomba cayó en el patio del palacio, a 73 metros escasos de la estancia donde el rey Jorge y la reina Isabel habían estado discutiendo, poco antes, su plan diario de trabajo.

El conocimiento de que la Familia Real estaba compartiendo los mismos riesgos y peligros que el resto de la población constituyó un gran estímulo para los londinenses. De tal manera que, cuando los reyes, acompañados por las princesas Isabel y Margarita, visitaban las zonas de la ciudad que habían sido dañadas más intensamente, se podía apreciar con facilidad no sólo cómo había subido notoriamente la moral de la población, sino también cómo se había fortalecido el lazo entre el pueblo y la Monarquía.

La vida en el metro

En un principio —aunque parezca increíble— las autoridades desestimaron la idea de que se utilizase la red del Metro de la capital como un refugio adecuado. Las razones que se dieron para tal medida fueron de tipo sanitario, ya que se temía que pudiesen propagarse epidemias al utilizar masivamente zonas que no ofrecían una estructura sanitaria mínima.

Pero todas esas objeciones desaparecieron por completo el día en que brigadas de operarios dejaron expeditas las entradas de emergencia de diferentes estaciones del Metro, y muy pronto éste empezó a vibrar con una vida propia. Mucha gente, provista no sólo de mantas y alimentos, sino también de sus pertenencias más preciosas, decidió instalarse cada noche en las estaciones del Metro que más simpáticas les caían. Y no era difícil contemplar a todas aquellas personas tomando posesión de sus inesperados refugios, mientras todavía seguían funcionando los trenes. Hubo muchos que, durante la etapa más crucial de los bombardeos, no dejaron el Metro en varias semanas.

Por entonces iniciaron también los alemanes un sistema nuevo de bombardeos, que tenía mucho de guerra psicológica. Se empezaron a lanzar en paracaídas grandes cargas de explosivos, de 900 kilos de peso, que al estallar asolaban zonas de mayor extensión. A este tipo de armas, concebidas para aumentar el pánico de los bombardeos, se añadieron las bombas de acción retardada. Y todo ello, unido a los artefactos que caían sin estallar, generó graves problemas a las unidades especiales de desactivación de bombas.

Pero lo más grave de la situación radicaba en que los defensores no contaban con medios para impedir aquellos continuos y desoladores *raids* aéreos. La RAF no poseía aparatos concebidos para combatir en la oscuridad de la noche. A pesar de ello, hubo que decidirse por adecuar los aviones tipo Blenheim para tal necesidad. De esta manera, esos aparatos se convirtieron en la médula espinal de la aviación nocturna de contraataque.

Sucedía algo muy parecido con los cañones modelo "Ack Ack", pertenecientes al Comando Antiaéreo del general Sir Frederick Pile. En este caso, y a pesar de que las baterías estaban formadas exclusivamente por 92 cañones, cantidad muy exigua, Churchill decidió que sería conveniente que estuvieran en activo día y noche, pues, sin duda, la población se sentiría mejor si sabía que los antiaéreos les estaban protegiendo en alguna medida. De este modo, y en tan sólo 48 horas, se buscó la fórmula para duplicar el número de cañones para la defensa de la capital.

A medida que pasaban las semanas —y en los londinenses no aparecían los síntomas del pánico que habían pronosticado los alemanes— los aparatos de la *Luftwaffe* empezaron a ampliar su radio de acción sobre suelo inglés. Un informe oficial afirmaba que entre el 1 de octubre y el 8 de noviembre se habían producido 73 *raids* aéreos sobre Londres, 29 sobre Dover, 18 en la zona de Eastbourne y Brighton, 16 sobre la de Birmingham-Coventry y 13 sobre la de Liverpool, con un saldo de 5.090 personas muertas en Londres y 545 en Birmingham-Coventry.

En el mes de diciembre los ataques aéreos se centraron nuevamente sobre Londres. Se produjo una ofensiva muy fuerte sobre el día 8, en la que resultó dañado el edificio del Parlamento, y, tras un respiro por Navidades, los bombardeos se intensificaron el día 29, centrándose sobre la City. La catedral de St. Paul sobrevivió de forma milagrosa a tanta destrucción. Solamente en ese mes de diciembre perdieron la vida 3.793 personas.

En abril de 1941, los aparatos de la RAF empezaron a contraatacar de forma efectiva, y los defensores percibieron que las fuerzas de la *Luftwaffe* iniciaban un descenso. Un buen número de bombarderos alemanes se vieron rechazados por las baterías del general Pile —cuyos cañones estaban guiados por radar— y dejaron caer sus bombas en lugares inadecuados. Por si esto fuera poco, se formó un escuadrón antiaéreo con una batería de seis ametralladoras y cuatro cañones —todos los cuales formaron el llamado batallón Bristol Beautighters— que mantuvieron a raya a los aparatos de bombardeo alemanes.

A pesar de todo esto, en la noche del 10 de mayo de 1941, Londres sufrió el más duro ataque de esta terrible campaña. Los alemanes devastaron grandes extensiones de la ciudad y las bajas sumaron más de 1.400 muertos.

Los alemanes se vieron impotentes para montar de nuevo una ofensiva tan intensa como lo fue el llamado *Blitz.* Y aunque los efectos de la misma fueron muy dañinos, y las tácticas empleadas muy acertadas, es necesario reconocer que siempre estuvieron equivocados a la hora de valorar el efecto psicológico que habría de significar el sistemático bombardeo de Gran Bretaña.

Colección Keystone. Recuadro: archivo cultural de Prusia

HISTORIAS DE LA GUERRA

Cuando Londres fue bombardeado por primera vez, se ordenaron inmediatamente ataques aéreos de réplica sobre Berlín. Frustrado por no haber sido escogido para estas acciones, un piloto, al que se le había ordenado que lanzase folletos de propaganda sobre las ciudades alemanas, regresó a su base con rostro feliz. *"Decidimos hacer gruesos fardos con los folletos, atándolos muy fuertemente. Y los lanzamos con la esperanza de que cayeran sobre alguien y lo mataran."* ¿Quién se atreve a decir ahora que la propaganda no puede causar serios daños físicos?

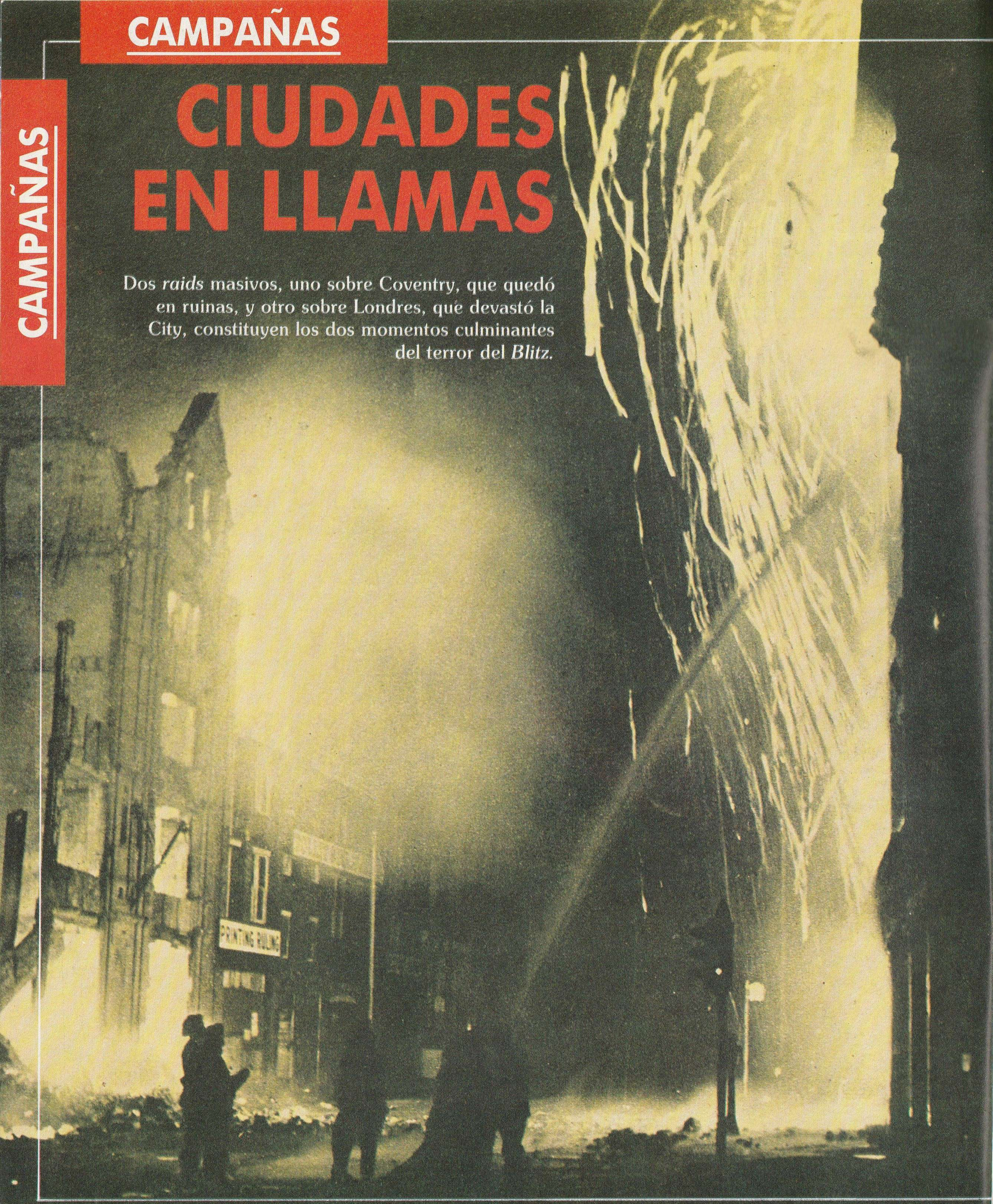
▼ La señora Sarah Manson (en el centro) contempla las ruinas de su hogar en Liverpool, durante el mes de mayo de 1941. A sus cuatro nietos no les ha quedado demasiado, tras haber sido rescatados de la casa bombardeada la noche anterior. Recuadro: en este cartel alemán de 1940 se simboliza la *"nueva melodía que se está tocando en Westminster".* La representación de la Muerte implica una deliberada política de terror que se quería llevar al mismo corazón del Imperio Británico.

Colección Keystone. Recuadro: Süddeutscher Verlag

CAMPAÑAS

CIUDADES EN LLAMAS

Dos *raids* masivos, uno sobre Coventry, que quedó en ruinas, y otro sobre Londres, que devastó la City, constituyen los dos momentos culminantes del terror del *Blitz*.



Popperfoto. Recuadro: D. Rimmer, archivo de Coventry

▲ Una revista alemana, concebida para recaudar fondos para las organizaciones juveniles, muestra unos aparatos Junker Ju-88 atacando Coventry, durante noviembre de 1940. La imagen que aparece en la portada es absolutamente irreal, pues resulta casi imposible realizar bombardeos en picado durante la noche.

▲ Interior de la catedral de Coventry, en los primeros días de diciembre de 1940, apenas un mes después del ataque aéreo de la *Luftwaffe*.

El 14 de noviembre de 1940, los aparatos de la *Luftwaffe* sustituyeron el ataque a Londres por Coventry. En una sola noche de bombardeo, la ciudad quedó prácticamente destruida.

A raíz de este terrible ataque se levantaron un sinfín de rumores que, naturalmente, durante esos tiempos de guerra se vieron intervenidos por la censura. No obstante, había algo extraño en el ambiente con respecto al bombardeo de Coventry. Años más tarde, todos esos rumores cristalizaron en una acusación formal contra Churchill, en el sentido de que el Premier estaba al tanto del ataque y, sin embargo, no había hecho nada por salvar Conventry. Se pensó entonces que se había sacrificado la ciudad para que los alemanes no se dieran cuenta de que su código secreto, "Enigma", había sido descubierto por los servicios de contraespionaje británicos.

"Sonata al claro de luna"

Tal acusación es falsa, pero la verdadera historia, que fue largamente archivada en los Servicios de Inteligencia británicos, resulta igualmente sorprendente. Al parecer, los ingleses tenían noticia, a través de numerosas informaciones, de que se iba a producir un gran ataque aéreo. Una de las fuentes de información era, precisamente, la conseguida a través del código secreto alemán, "Enigma".

El día 9 de noviembre, cinco días antes de que se produjera el ataque, equipos ingleses interceptaron un mensaje dirigido al *Kampfgruppe* —escuadrilla de bombarderos— K.Gr 100; es decir, el escuadrón de la *Luftwaffe* especialista en ataques de exploración. Una vez que se descifró el mensaje, se conocieron los detalles técnicos de una operación de ataque especial denominada "Sonata al claro de luna".

Los equipos de Inteligencia aéreos recibieron este mensaje el día 11, y dedujeron de forma enteramente correcta que se estaba preparando un importante ataque aéreo que presumiblemente tendría lugar en una noche próxima al plenilunio; es decir, el 15 de noviembre. De todas maneras, no concedieron demasiada importancia a un detalle: a la palabra "korn" (trigo), que hacía referencia directa al objetivo del ataque. Por el contrario, se concentraron todos los esfuerzos en determinar la parte del mensaje que daba unos grupos de códigos, las "Zonas objetivo 1, 2, 3 y 4", las cuales correspondían, según un mapa recientemente capturado, a la zona de Londres y a un área del sudeste que iba de Reading a Harwich.

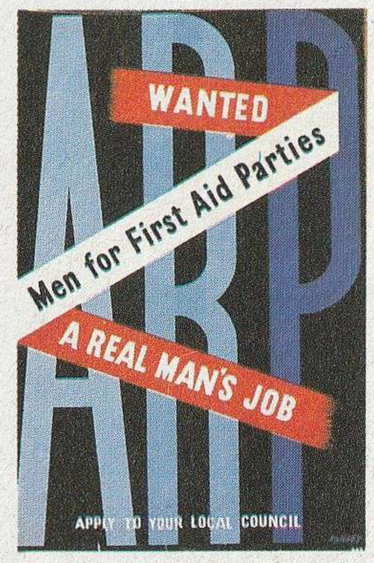
Servicios de inteligencia equivocados

Al mismo tiempo, un piloto alemán que había sido abatido y hecho prisionero el día 9 de noviembre, mantuvo una charla con su compañero de celda, sin tener la menor idea de que el hombre era un *pichón* inglés. Imprudentemente, le reveló que los alemanes creían que en Londres se habían producido grandes disturbios entre la población a causa de los bombardeos alemanes, y que la multitud había asaltado el palacio de Buckingham. Al parecer, Göring, en vista de esos hechos, había estimado que era el momento más oportuno para llevar a cabo un ataque aéreo colosal que acabara de destruir el espíritu de la población inglesa. El piloto alemán siguió diciendo que dicho *raid* tendría lugar con el plenilunio y que las ciudades escogidas eran Coventry y Birmingham.

Dejándose llevar por el afán de confidencias, el hombre afirmó que en esos bombardeos iban a tomar parte cuantos aparatos se encontraban en activo en la *Luftwaffe* y que, además, se estaban concentrando saboteadores metódicamente preparados, que habrían de incitar a las masas británicas, a las que ya se consideraba maduras para una revuelta popular.

El informe que se envió al director del Servicio de Inteligencia Aérea, poniéndole al tanto de esta conversación, llevaba

▼ Carteles en los que se solicita el alistamiento voluntario para equipos de Primeras Ayudas. Estos equipos eran los primeros en aparecer tras un bombardeo y estaban entrenados para proporcionar ayuda médica.



Museo Imperial de la Guerra

FRENTE DE BATALLA

LONDRES

10/11 de mayo, 1941

541 bombarderos alemanes
708 toneladas de bombas
1.400 muertos
1.792 heridos graves

COVENTRY

14/15 de noviembre, 1940

449 bombarderos alemanes
450 toneladas de bombas
568 muertos
863 heridos graves

Archivo Topham

◄ Bajas causadas por los bombardeos de la *Luftwaffe* en Londres y Coventry.

fecha de 12 de noviembre. Indiscutiblemente, se comprendió la gran importancia del asunto, pero la aseveración hecha por el prisionero de que las ciudades escogidas para el bombardeo serían Coventry y Birmingham se puso en tela de juicio, dada la información que se tenía por el recientemente capturado mapa y por el código "Enigma". Además, se sabía muy bien que las conversaciones que los pilotos mantenían en sus celdas debían ser *"tratadas con reserva"*.

A pesar de ello, cuando en la mañana del mismo día 14 de noviembre las autoridades de aviación informaron al Primer Ministro de lo que estaba sucediendo, se siguieron manteniendo los criterios iniciales sobre el ataque: *"Creemos que las zonas objetivo serán... probablemente en las cercanías de Londres. No obstante, si una información posterior nos hiciese pensar en ciudades como Coventry, Birmingham u otra cualquiera, confiamos en recibir instrucciones a tiempo"*.

Mientras tanto, se habían estado tomando una serie de medidas precautorias, que llavaban genéricamente el nombre de medidas de "Tiempo frío". Entre ellas se encontraba la vigilancia continua de la actividad radiofónica alemana, la concentración de baterías antiaéreas, los intentos por confundir las emisiones alemanas de radio, etc.

Fueron los servicios de radioescucha los que dieron la primera indicación de que la "Sonata al claro de luna" tendría lugar ese 14 de noviembre. A la una de la tarde empezó a sonar el equipo transmisor del escuadrón alemán de avanzadilla, el K.Gr 100, que habría de guiar el ataque hacia el objetivo. Igualmente, se interceptaron mensajes de la *Luftwaffe* que indicaban que el ataque se iba a producir de un momento a otro. Entonces se cursaron instrucciones a "Tiempo frío" para que entrase en acción.

Se toman medidas

Sobre las tres de la tarde, las señales de los equipos de transmisión alemanes marcaron la situación de Coventry, y, finalmente, los británicos pudieron conocer de forma definitiva cuál iba a ser el objetivo de la "Sonata al claro de luna". Inmediatamente se tomaron las oportunas medidas de contraofensiva: la barrera aérea de Coventry, compuesta por 56 globos aerostáticos, se aumentó con 16 elementos más. Se situaron en posición las baterías antiaéreas, a las que se añadieron 12 cañones móviles, y se formó un escuadrón de ataque compuesto por 10 Beaufighter, 39 Blenheim, 22 Defiant, 45 Hurricane, 4 Gladiator y un Spitfire, que fue cuanto se pudo reunir.

Trampas para la navegación

Los técnicos de las Fuerzas Aéreas se pusieron rápidamente a trabajar, intentando alterar los sistemas de navegación alemanes que seguían señalando la posición de Coventry. En anteriores ocasiones se había conseguido con cierto éxito confundir al enemigo, que había lanzado sus bombas sobre zonas desiertas de la campiña inglesa. No obstante, en esa noche la cosa no funcionó. Una simple equivocación en los equipos destinados a confundir la orientación aérea de los aparatos alemanes era suficiente para que los pilotos de éstos detectasen rápidamente el engaño.

Diez de los aviones que componían el escuadrón K.Gr 100 alemán siguieron las directrices correctas de sus equipos de navegación y lanzaron su carga de bombas incendiarias sobre Coventry. El resto de las escuadrillas, un total de 449 aparatos, se despreocuparon de las directrices de orientación y lanzaron sus bombas sobre los lugares que, a partir del momento en que sobrevolaron Inglaterra, se apreciaban incendios causados por bombardeos anteriores. Y, en realidad, tampoco hubieran necesitado siquiera esa pauta orientativa, pues la claridad que prestaba la luna llena era más que suficiente para recomponer todo el mapa de las zonas que habían de ser devastadas.

En resumen, los aparatos de la *Luftwaffe* convirtieron Coventry en un enorme montón de ruinas. Y aunque en la ciudad existieran algunas fábricas de equipos militares, que hubieran constituido un lógico objetivo para los bombardeos, lo que demostró palpablemente la brutalidad del

ataque fue la sistemática destrucción de la zona civil, que no respetó siquiera la histórica catedral, cuyas ruinas se convirtieron en un exponente de la ferocidad de este ataque.

Los efectos del desastre

Las bombas causaron la muerte de 568 civiles, hiriendo gravemente a 863 y más levemente a 393 personas, cifras que son aproximadas.

Como consecuencia de los devastadores bombardeos, comentaba un alto jefe militar: *"La moral de los trabajadores de Coventry se ha visto incuestionablemente dañada como resultado de los ataques aéreos. No hay que olvidar que la producción militar ha atraído a esta ciudad a numerosas personas procedentes de otras ciudades inglesas. Naturalmente, estas gentes no tienen por qué estar imbuídas del mismo ánimo y talante cívico —y, por tanto, tampoco tienen el mismo aguante— que los residentes, que llevan mucho tiempo viviendo en otras ciudades o en el mismo Londres. Por otro lado, Coventry es una pequeña ciudad que se resiente mucho más de los efectos de un cruel*

Un equipo de bomberos trata de controlar la situación a medida que la luz del día muestra la devastación causada en el centro de Coventry por los bombardeos del 15 de noviembre de 1940. Los escombros callejeros dificultaban el rescate de las víctimas (recuadro), lo que complicaba aún más lo caótico de la situación.

HISTORIAS DE LA GUERRA

En Luton se le pidió a los vecinos que quemaran grandes cantidades de serrín y bloques de brea desde las once de la noche hasta la una de la madrugada, a fin de crear una barrera de humo que confundiera a los bombarderos enemigos. Desgraciadamente estas combustiones produjeron grandes cantidades de hollín en las chimeneas, por lo que, ante el riesgo de incendios domésticos, hubo que abandonar el proyecto. En su lugar se instalaron 25.000 hornillos de petróleo en las aceras. Pero también esta medida se mostró contraindicada cuando, en una ocasión, un motorista tumbó toda una hilera de estos artilugios y se produjo una hoguera espectacular.

D. Rimmer

bombardeo que otras poblaciones de mayor importancia".

Fallos en la defensa

Otra importante consideración que hay que hacer resaltar con respecto al bombardeo aéreo de Coventry es el fallo de las fuerzas defensivas de la ciudad.

Pese a la claridad de la noche y del enorme número de aparatos alemanes, los cazas británicos de contraataque no pudieron abatir más que un aparato enemigo y dañar otros dos. Las barreras de globos aerostáticos y las baterías antiaéreas de nada sirvieron. Por todo ello, y pese a los cientos de aparatos alemanes que aquella noche sobrevolaron Gran Bretaña, las fuerzas de la *Luftwaffe* sólo perdieron un bombardero y, aun en ese caso, parece que se debió a causas totalmente ajenas a la eficacia de las fuerzas de contraataque.

La destrucción de Coventry significó una inmensa derrota para los ingleses y sus fuerzas defensivas. Los servicios de espionaje malinterpretaron los mensajes, las medidas de seguridad y contraofensiva no funcionaron, los cazas no consiguieron hacer bajas en el enemigo, los aparatos de la *Luftwaffe* realizaron su devastador trabajo con gran eficiencia y, por último, nadie supo informar al Primer Ministro de que Coventry iba a ser el objetivo escogido por el enemigo.

Una terrible derrota

En Londres, y ya en las primeras horas de la noche, Winston Churchill había ordenado a sus secretarios privados que buscaran refugio en los lugares habituales, diciéndoles: *"Son ustedes demasiado jóvenes para morir"*. Después, subió a las azoteas del Ministerio del Aire, en espera de esas primeras bombas de la operación "Claro de Luna", que estaba seguro habría de llevarse a cabo sobre Londres. Pero la ciudad no habría de vivir esa noche de terror causado por el más duro de los bombardeos habidos hasta entonces. Para ello sería necesario esperar seis meses más.

A medida que llegaron los primeros meses del año 1941, con sus noches más cortas y con unos cielos que se hacían cada vez más peligrosos para los pilotos alemanes, Hitler, molesto porque Göring no había conseguido poner a los ingleses a sus pies, volcó toda su atención en Rusia. En los primeros días de mayo, unidades de bombarderos y cazas fueron enviados al este, desde su base en Francia, so capa de tomar parte en la campaña de los Balcanes. Pero, de todos modos, y antes de que la terrible aventura del *Blitz* pusiera su punto final, a Londres le quedaba por sufrir un ataque aéreo devastador.

Objetivo: Londres

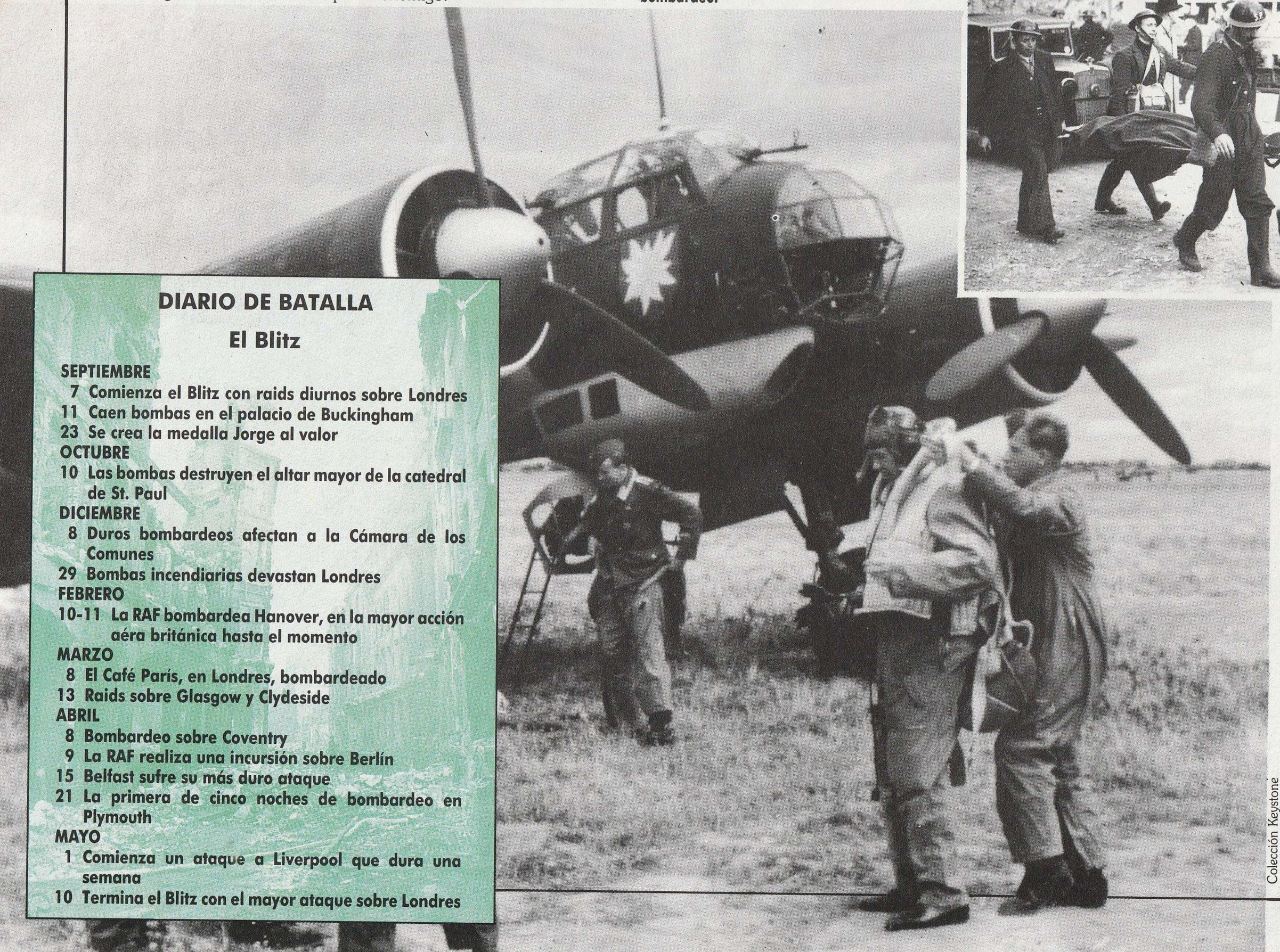
El ataque aéreo fue confiado al general Hugo Sperrle y su fuerza de ataque. Se planearon tres diferentes frentes. El veterano coronel Johannes Fink, que había estado volando desde el primer día de la Batalla de Inglaterra, se encargó del mando del ala *Kampfgeschwader* 2, que habría de bombardear el ya castigado East End. El coronel Hans-Joachim Rath, al mando del escuadrón KG 4, batiría el sur y oeste de la ciudad, mientras que el coronel Stahl, al mando de su KG 53, tendría por objetivo clave la City.

Este último hombre se tomó como trabajo personal el no dejar una casa en pie, y dio cancha libre a sus pilotos para que arrasaran la City. Uno de ellos, el barón Walther von Silber, había decidido por su cuenta cuál habría de ser su diana preferida. Se había propuesto ganar una me-

Archivo cultural de Prusia

▼ Tripulaciones de un aparato alemán disponiéndose a su habitual *raid* nocturno sobre las ciudades inglesas. Los bombarderos tipo Junker fueron habituales en este tipo de ataques. Recuadro: lista de resultados conseguidos.

▶ Londres, octubre de 1940: un equipo de rescate traslada los restos de una víctima del ataque aéreo. A su lado, los transeúntes, se muestran inmunes a los horrores del bombardeo.



Colección Keystone

DIARIO DE BATALLA
El Blitz

SEPTIEMBRE
7 Comienza el Blitz con raids diurnos sobre Londres
11 Caen bombas en el palacio de Buckingham
23 Se crea la medalla Jorge al valor

OCTUBRE
10 Las bombas destruyen el altar mayor de la catedral de St. Paul

DICIEMBRE
8 Duros bombardeos afectan a la Cámara de los Comunes
29 Bombas incendiarias devastan Londres

FEBRERO
10-11 La RAF bombardea Hanover, en la mayor acción aéra británica hasta el momento

MARZO
8 El Café París, en Londres, bombardeado
13 Raids sobre Glasgow y Clydeside

ABRIL
8 Bombardeo sobre Coventry
9 La RAF realiza una incursión sobre Berlín
15 Belfast sufre su más duro ataque
21 La primera de cinco noches de bombardeo en Plymouth

MAYO
1 Comienza un ataque a Liverpool que dura una semana
10 Termina el Blitz con el mayor ataque sobre Londres

◀ **Un anciano recibe una taza de té de un policía local, en un alto en la búsqueda entre los escombros.**

Se frustra el ataque al palacio

Los primeros aparatos Heinkel aparecieron sobre el cielo de Londres a las 11,30 de la noche. Una noche que estaba iluminada por una luna llena que hacía aparecer, allá abajo, todos los objetivos perfectamente alumbrados por una luz de plata. Naturalmente, si los pilotos alemanes podían descubrir con toda facilidad sus objetivos, los cazas ingleses también podían divisar cómodamente a su enemigo. Así, por ejemplo, el barón Von Silber nunca llegó a lanzar su cargamento mortífero sobre el palacio de Buckingham. Su aparato fue barrido del cielo en Exess. Tres de los hombres de su tripulación encontraron la muerte en este último viaje a Londres y, en cuanto al barón, en vez de ganarse su Cruz de Hierro, tuvo que conformarse con una plaza en un campo de prisioneros durante el resto de la contienda.

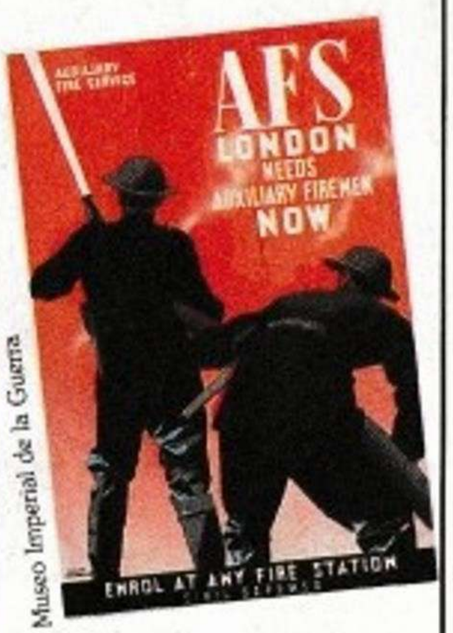
No obstante, la mayoría de sus camaradas logró llegar a sus objetivos; y pronto se hizo evidente para los sufridos habitantes de Londres que, una vez más, los alemanes *"venían a echar el guante"*. Y realmente lo echaron. Londres sufrió más aquella noche que en ninguna otra de la campaña del *Blitz*. Y para cuando abandonó el cielo el último bombardero, a las 5,30 de la madrugada del domingo, habían perdido la vida 1.400 personas, 5.000 casas habían sido destruidas y 12.000 habitantes se quedaron sin hogar.

La terrible mezcla de bombas altamente explosivas e incendiarias arrasó la City, dalla, exactamente la Cruz de Hierro, arrasando el palacio de Backhingham.

Poco después de la hora del té, en aquel suave día primaveral del 10 de mayo, los equipos especiales de alerta y seguimiento de la RAF detectaron la orientación de vuelo de la formación alemana. El objetivo era Londres. Y así, en lo que ya se había convertido en pura rutina, se puso en estado de alerta la fuerza defensiva. Se enviaron a la ciudad equipos antiincendios, que llegaron desde lugares tan distantes como los propios Midlands, y se mantuvieron alerta también hospitales y ambulancias. Toda la fuerza antiaérea se dispuso a entrar en acción, especialmente los aparatos de los escuadrones Beaufighter, con su nuevo equipo de radar y su flamante armamento, compuesto por cuatro cañones y seis ametralladoras. En resumen, todo quedó preparado para una noche de gran actividad.

Cortesía de Spink and Son, ltd.

▲ **La Cruz Jorge, instituida el 23 de septiembre de 1940 por el rey Jorge VI, era el galardón para aquellos "actos del mayor heroísmo o de máximo valor llevados a cabo en las circunstancias de extremo peligro".**



Museo Imperial de la Guerra

▲ **Cartel solicitando voluntarios para los Servicios de bomberos de Londres, en un esfuerzo para combatir los estragos causados por los ataques alemanes. En el póster no se intenta deformar la dura realidad del trabajo.**

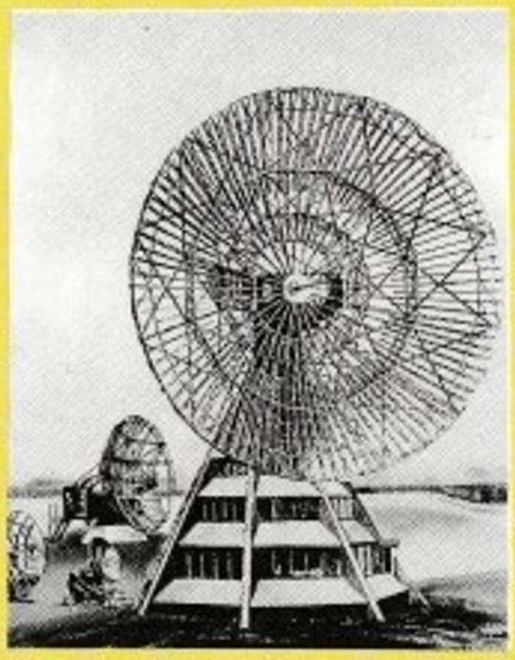
RAYOS X y ENIGMA

Antes de la guerra, las fuerzas aéreas alemanas utilizaban un sistema de aterrizaje ciego de tipo civil, que consistía en un equipo de radio que emitía cierta tonalidad cuando estaba funcionando, lo cual orientaba automáticamente la navegación aérea. Para los bombardeos se utilizaba otro equipo auxiliar de rayos, que interseccionaban con el anterior justo en el lugar en que se encontraba el objetivo establecido. Los alemanes denominaban este sistema *Knickebein* ("pierna torcida").

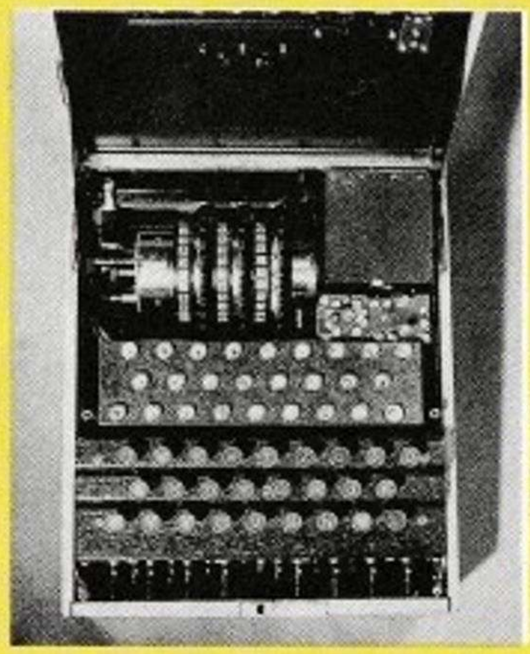
El sistema "X-Gerat" usado por las escuadrillas aéreas de la *Kampfgruppe* 100 era bastante más complejo. Consistía en un sistema de intersección de rayos X, que establecía la exacta velocidad del avión, permitiendo el bombardeo preciso del objetivo.

El doctor R. V. Jones, máximo asesor en temas de espionaje del Ministerio del Aire inglés, logró conseguir información que le condujo al convencimiento de que los alemanes estaban dirigiendo sus bombarderos por medio de un sistema de rayos X. La RAF logró detectar este tipo de rayos, el 21 de junio de 1940, y de esta manera se inició la llamada "Guerra de los Rayos".

Otro nuevo triunfo británico, en el campo del espionaje, tuvo lugar cuando científicos ingleses descubrieron el sistema de codificación de la máquina de mensajes cifrados "Enigma". Para descifrar este tipo de mensajes se necesitaba un gran computador mecánico, que testaba todas las posibles combinaciones del rotor y de las claves empleadas en el sistema codificador alemán.



Süddeutscher Verlag



Museo Imperial de la Guerra

▶ **Reproducción inglesa de la máquina codificadora alemana "Enigma", mecanismo de alta precisión en el espionaje de la Segunda Guerra Mundial.**
◀ **Reproducción artística de una pantalla de transmisión por rayos.**

◀ Un equipo de bomberos tomando su bien merecido refrigerio, preparado por el Servicio de Mujeres Voluntarias.

cuyos edificios estuvieron ardiendo durante tres días. Las bombas de alto poder explosivo destruyeron las cañerías de agua; el Támesis bajó de nivel como nunca lo había hecho; ardieron las propias mangueras de extinción; las bombas mataron a muchos bomberos que iban a tratar de extinguir voraces indencios; y las embarcaciones provistas de equipos extintores cruzaron el Támesis a través de un túnel de fuego.

Londres, arrasado

Aquella terrible noche hubo más de 2.000 incendios y 700 acres de terreno quedaron completamente arrasados. Treinta fábricas y cinco muelles completos fueron devastados. Todas las estaciones de ferrocarril quedaron fuera de servicio, y los más históricos edificios de la ciudad fueron presa del fuego y la devastación.

Churchill llora

La biblioteca del Museo Británico quedó asolada. La iglesia de San Clemente Danés y sus campanas, que tantas veces habían interpretado "Naranjas y limones", quedaron destruidas. La abadía de Westminster, junto con la Escuela y el Hospital de Santo Tomás, fueron pasto de las llamas. Las casas del Parlamento quedaron en ruinas.

A la mañana siguiente, cuando Churchill se paseó entre los desordenados si-

D. Chance, archivo municipal de Coventry. Recuadro: Popperfoto

VOLVIENDO AL ESTE

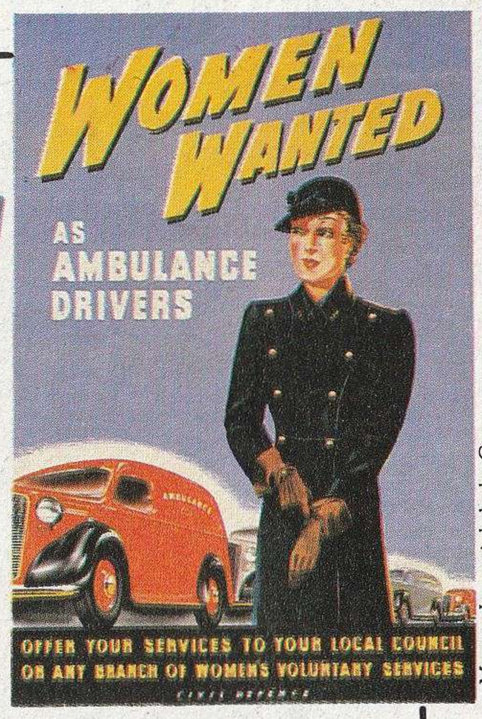
Con el destructivo *raid* aéreo del 10 al 11 de mayo sobre Londres, se crea el punto límite en la guerra entre Inglaterra y Alemania. Durante casi un año, Hitler había intentado doblegar a Gran Bretaña utilizando todo su arsenal aéreo. Al cabo de este tiempo, estaba claro que su objetivo no había sido conseguido, y el mundo entero estaba convencido de que *"Inglaterra podía resistir"*.

Y así fue cómo a partir de esa fecha cambió la naturaleza de la guerra de forma total, pues la atención de Alemania empezó a fijarse en otros puntos del Continente. Durante cierto tiempo, Hitler había venido preparándose para lo que consideraba su campaña decisiva contra la Unión Soviética. Para tal propósito necesitaba disponer de la fuerza que le otorgaba la *Luftwaffe*. En el mes de mayo de 1941, los escuadrones de bombarderos alemanes y sus cazas de escolta empezaron a dirigirse hacia el Este.

PUNTO DE VISTA

Museo Imperial de la Guerra

▶ Cartel antisoviético producido por los servicios de propaganda alemana.



Museo Imperial de la Guerra

▲ En los equipos de rescate no sólo se alineaban hombres, sino que también las mujeres participaban de una manera muy activa como conductoras de ambulancias y auxiliares sociales. La dureza de este trabajo, que tenía que realizarse durante los bombardeos, no lo hacía tan atractivo como parece dar a entender la fotografía del póster.

llones de cuero verde de la Cámara, desde los cuales había pronunciado tantos discursos, no pudo impedir que las lágrimas brotasen de sus ojos.

En cuanto se hubo alejado el último de los aparatos enemigos, ya en la mañana del domingo, los atónitos londinenses empezaron a salir de sus refugios. Había sido un ataque aéreo verdaderamente espantoso, y muchos creyeron que se trataba del inicio de una nueva y devastadora campaña de bombardeos. Mucha gente se encontraba al borde de un ataque de nervios, pues su fuerza y aguante psíquico habían llegado al límite.

Tal y como refiere A.J.P. Taylor, al referirse a los efectos del *Blitz*, *"bastante gente se volvió loca; la salud pública se vio resentida, como pudo comprobarse por el aumento de casos de tuberculosis; viajar se convirtió en algo muy difícil... Hay muchas cosas dramáticas que, por más que se quiera, no se pueden reflejar en números ni estadísticas..."*

Lo que no se sabía por entonces era que, durante aquella noche, muchos pilotos alemanes habían tenido que realizar vuelos dobles para sustituir a los compañeros que habían sido destinados a los frentes del Este.

Los aparatos de la *Luftwaffe* no volvieron a bombardear Londres con la violencia de esa noche. De todas maneras, tuvieron que pasar varias semanas para que los habitantes de Londres pudieran convencerse de que aquella terrible campaña del *Blitz* había concluido.

▼ El primer Ministro Winston Churchill (centro) inspecciona con actitud decidida los daños causados por un bombardeo. Su aparición frecuentemente inmediata a los *raids* aéreos supuso mucho a la hora de levantar la moral ciudadana.

◀ Bomberos lanzando el chorro de sus mangueras sobre un edificio en llamas.

▼ Los negocios siguen como de costumbre. A pesar de la destrucción que le rodea por todas partes, el lechero trata de hacer su reparto diario en Londres, durante los bombardeos de octubre de 1940.

Archivo Topham. Recuadro: colección Keystone

TESTIMONIOS

EL ATAQUE INCESANTE

Rivalizar con el fuego y la destrucción nocturna, tratando de recomponer los pedazos por la mañana, se convirtió en una batalla diaria por la supervivencia para millones de personas durante el *Blitz*.

Tanto para los que se encontraban en el aire como en tierra, cuanto vieron y oyeron durante aquellas terribles jornadas del **Blitz** era algo que superaba el contenido de la más espantosa de las pesadillas.

Douglas Reader se encontraba sirviendo en el cuerpo de bomberos voluntarios de Coventry. En una sola noche tuvo ocasión de ver a su ciudad convertida en un infierno y, posteriormente, en un montón de escombros.

Colección Keystone

▲ Víctimas del bombardeo de Coventry toman un refrigerio en un café móvil.

▼ Miembros de un equipo de rescate tratan de liberar a un superviviente.

George Rogen/Magnum

Museo Imperial de la Guerra

"Desgraciadamente, tengo que reconocer que siempre que me encontraba de servicio había un ataque aéreo de mayor o menor importancia. Así que tuve que apencar con el mote que me pusieron mis compañeros: *"el cenizo"*.

Aquella noche, las sirenas empezaron a sonar poco después de las 6.30 y, al cabo de un rato, el infierno empezó a caérsenos encima. Bombas incendiarias y explosivas llovían sobre la ciudad. Tengo que reconocer ahora que aquello fue una espantosa experiencia, con todas aquellas explosiones a tu alrededor, mientras te encontrabas tirado en el suelo protegiendo tu cabeza con las manos y esperando ansiosamente sobrevivir al ataque.

El sistema era el siguiente: en cuanto escuchabas una explosión te ponías a contar las siguientes, dos, tres, cuatro. A la cuarta, te levantabas y salías corriendo. Aquella noche, durante el primer ataque, las bombas caían en grupos de cuatro. Caían con tanta fuerza que penetraban en el pavimento hasta una profundidad de tres y cuatro metros. La onda expansiva te lanzaba por el aire, y, a veces, eso salvó a mucha gente.

Era una noche muy fría, con un cielo muy claro, tan claro como si fuera de día, con aquella luna llena luciendo allá arriba. Pese al frío, con tanto incendio y tanto ir de aquí para allá, no sentías ni frío ni nada. Algunos compañeros tuvieron serios ataques de nervios y terminaron ingresados en sanatorios mentales. Recuerdo un espantoso accidente ocurrido a unos compañeros. Venían en su camión de servicio desde Walsall, y yo les vi cuando llegaban al final de Friars Road. De repente surgió un cegador estallido, y en una fracción de segundo todo había desaparecido, camión y hombres. Habían recibido un impacto directo; una bomba de 250 kilos les había caído en medio de la carrocería. Todo lo que pudimos encontrar de ellos fueron unos fragmentos de botas y algunos cascos metálicos completamente abollados.

Hicimos una salida hacia un refugio, bajando hacia Charlesmore, en Greyfriars Park. Nos habían dicho que en el refugio se encontraban sobre unas 90 personas. Cuando llegamos allí, todas habían perecido. Una bomba había penetrado justamente por el orificio de entrada al refugio, y no pudimos rescatar más que cadáveres. La visión de una cosa así te está machacando durante días, porque no puedes dejar de pensar *"me pudo suceder a mí"*.

Cuando llegamos al centro de la ciudad, sobre las diez más o menos, el edificio de Owen y Owen estaba ardiendo por los cuatro costados. Un bombero se encontraba subido a una escalera de incendios, tratando de apagar el fuego. De repente cayó una bomba explosiva, y la onda lanzó al compañero, directo, al centro del incendio. Eso fue todo lo que pudimos ver del asunto.

Se dijo que los muertos en esa noche del 14 al 15 de noviembre fueron 650, pero yo creo que podríamos hablar de miles, dos mil muertos, por lo menos. Muchas víctimas del bombardeo no pudieron ser contadas jamás, porque fue imposible encontrar sus restos."

▶ Un mundo vuelto al revés. Tras una noche de bombardeos, he aquí el sucedáneo de una sala de estar callejera, en la que no falta ni siquiera el canario.

▼ Juegos de guerra. Después de los ataques nocturnos, una familia trata de recuperar los juegos de mesa, que aparecen como algo absurdo entre los escombros.

Archivo Topham

Florence Barton trabajaba como acomodadora en el cine Scala de Coventry durante la campaña del *Blitz*. El recuerdo de aquella noche del 14 de noviembre sigue muy vivo en su cabeza.

“Cuando oíamos la alarma de un ataque aéreo, la gente que había en la sala tenía dos alternativas: o salían hacia la parte alta de Gosford Green, o se quedaban en el cine. En realidad, disponíamos de una especie de bodega bastante buena, en la parte trasera del cine, pero no podíamos metemos allí porque siempre estaba ocupada por alguien.

En la noche del bombardeo de noviembre, no había mucha gente en el cine y la mayoría salió hacia Gosford Green. Nos quedamos muy pocos. Entre los que estábamos había una mujer joven que sostenía en brazos a un niño flaquito. Nunca supe qué diablos podía hacer aquella mujer con un niño en el cine, sabiendo que las bombas estaban cayendo por todas partes. También vi a una chica en el otro lado de las butacas, y un hombre cerca de donde yo estaba.

La pobre mujer que tenía al niño resultó muerta. La onda explosiva la cogió de lleno, a ella y a su hijito. Cuando pasó el efecto de la explosión, la mujer seguía sentada en su asiento con el niño en sus brazos, pero ya no era más que un cadáver.

En el centro del pasillo, al otro lado, la muchacha seguía en la butaca, absolutamente destrozada, con las entrañas desparramadas a su alrededor. Esa fue la otra víctima. Y la tercera resultó ser el hombre, que no murió allí sino en el hospital adonde le llevaron.”

Kenneth Turner, funcionario local, tuvo que encargarse de la desagradable tarea administrativa de la identificación de los cadáveres de cientos de personas que habían sido llevadas al depósito municipal tras el ataque aéreo de Coventry.

“El depósito de cadáveres se encontraba en Hill Street. Allí se habían llevado todos los cuerpos sin vida rescatados de las ruinas, con la idea de que los familiares pudieran identificarlos y, de alguna manera, tener constancia de lo que había pasado. Desgraciadamente, el edificio del depósito también fue alcanzado por las bombas, lo que convirtió todo aquello en un asunto completamente caótico.

Tres o cuatro días después del bombardeo, las autoridades sanitarias responsables del depósito y los encargados de la Asistencia Social mantuvieron serias diferencias de opinión. Para estos últimos, resultaba imprescindible que la gente pudiera acercarse al depósito y reconocer a sus familiares muertos, pues, de lo contrario —decían— se podían producir revueltas y algaradas.

La autoridad sanitaria, por el contrario, advertía que el estado en que había quedado el edificio del depósito no permitía ningún tipo de comprobación de las víctimas por parte de nadie.

Para tratar de resolver el asunto, se decidió consultar con el secretario del Ayuntamiento, y éste me pidió que fuera al depósito y, tras una inspección ocular, diera mi informe. Y tras decírmelo, me metió en el bolsillo una botella de whisky, por si me

hacía falta. Y puedo asegurar que me resultó muy necesaria.

El interior del depósito semejaba una auténtica tienda de carnicero. Los restos humanos se encontraban desperdigados por todas partes, sin que hubiera forma de poder recomponer aquellos cuerpos y, mucho menos, identificarlos.

Salí del lugar y me apoyé sobre una pared. La gente me esperaba fuera; serían como unas doscientas o trescientas personas las que allí estaban. Les dije que había estado realizando una inspección completa y que resultaba imposible que entraran en el lugar.

Al oír mis palabras se formó una gran algarabía, porque todos querían entrar, especialmente aquellos que habían venido de lejos y que habían tenido que conseguir permiso para poder identificar a sus familiares.

En vista de lo que estaba pasando, escogí a dos personas, un marinero y un soldado de aviación, para que me acompañaran. *"Ustedes pueden entrar conmigo"*, recuerdo haberles dicho.

En cosa de pocos minutos, mis dos acompañantes se sintieron completamente enfermos. Salieron a la calle y dijeron a los que esperaban que era absolutamente cierto lo que yo había afirmado. La gente tuvo que aceptar los hechos y se marchó.

Fue imposible, naturalmente, preparar tumbas para toda aquella gente por separado, pues había más de cuatrocientos o quinientos cadáveres completamente diseminados. Así que no quedó otra solución que hacer una tumba colectiva y enterrar en ella todos los cuerpos que se encontraban en el depósito. ”

Ralph Williams Howes trabajaba como empleado en Alvis, la fábrica de coches y aparatos de aviación, la noche que Coventry fue devastada.

“ Estaba haciendo mi ronda por Lamb Street, la zona en la que había más refugios, cuando oí decir a alguien que le habían dado a la fábrica. Así que me fui allí.

Cuando llegué pude comprobar que no había nada que hacer, porque se encontraba en ruinas. Aunque lo mejor era abandonar aquel lugar, vi a algunos hombres que estaban haciendo una especie de cortafuegos con cubos de arena, lo cual parecía una empresa desesperada. De todas formas, lo más importante era impedir que el fuego se propagase a las casas vecinas.

Me dijeron que el turno de noche se había ido —eran ya las 7,45 de la mañana—, así que me volví hacia los refugios. Me alegré mucho de no haber estado allí durante el bombardeo. Realmente era un hombre afortunado. Eché un vistazo por los talleres, pero se encontraban totalmente devastados.

Hice mi informe y me di la vuelta. Escuché que la gente decía que todavía quedaban un par de personas dentro del edificio. Schreiber, que pertenecía a la Guardia Nacional, Jim Seaman y yo decidimos entrar. Encontramos los restos de Jones, el vigilante nocturno. Realmente quedaba muy poco de su cuerpo. Hallamos también el sombrero de Alec Baker. Pero, afortunadamente, Alec se había salvado porque había ido a casa. ”

Colección Joel Finler

Colección Keystone. Recuadro: Museo Imperial de la Guerra

Museo Imperial de la Guerra

▲ Arriba, un póster trata de apartar las mentes de los ciudadanos de la terrible realidad, mientras (abajo) otro póster no se recata en condenar la promiscuidad a que da lugar el apagón general.
◀ Lo increíble se convierte en norma. Automóviles medio sepultados constituyen una estampa demasiado común.

TESTIMONIOS

Ballard Berkeley, actor, formó parte del equipo de vigilancia en el West End de Londres durante el *Blitz*. Era responsable de mantener el orden en medio de aquel caos.

“ Algunas veces nos llamaban porque se estaba produciendo algún tipo de pillaje. Era una de las cosas más desagradables que le podían suceder a uno. Recuerdo que pensaba a menudo en el valor y la entereza que estaban demostrando tantas personas y que, sin embargo, seguían produciéndose cosas bastante sucias y existiendo personas más innobles aún. Algunos de los que se dedicaban al pillaje en el Café de París, por ejemplo, apenas si habían tenido tiempo de cortar los dedos de los cadáveres para llevarse las sortijas.

Cierta noche me encontraba en la City, con un cielo bastante malo, por cierto. Se podía oír el estruendo lejano de los cañones, mientras contemplabas el cielo que se enrojecía allá al fondo, y te preguntabas cuándo aparecerían los aparatos enemigos.

De repente se oyó el rugido de los motores de un bombardero sobre nuestras cabezas. Resulta bastante fácil diferenciar los aparatos alemanes de los nuestros.

Pude oír el silbido habitual e, inmediatamente, empezaron a caer bombas incendiarias sobre la calle. Normalmente suelo guiarme por mi instinto, que funciona bastante bien, así que di la vuelta y vi cómo estaban ardiendo los edificios hacia Dean Street y Old Compton Street. Me acerqué hasta allí y comprobé que una fábrica de colchones había sido tocada de pleno y ardía como una antorcha. Me pareció que todo el lado norte de Old Compton Street y Wardour Street iba a desplomarse. Y como el servicio antiincendios no podía ya sofocar el fuego, se decidió evacuar toda la zona, tanto las tiendas y establecimientos diversos como a los propios residentes.

Y de pronto me sucedió algo extraordinario. Justamente acababa de poner sobre el pavimento de la calle una caja de no sé qué, intentando salvarla de un inminente derrumbamiento, y me disponía a recuperar otras pertenencias cuando, al atravesar la calle, sentí que a mi alrededor todo había callado. Me encontraba como en una sima del más profundo silencio. No se oía ni una sola explosión, ni un derrumbe, ni el silbido de una bomba. Por un momento pensé que me había quedado sordo; realmente no lo sabía muy bien. El caso es que todo mi entorno estaba envuelto en un espeluznante silencio. ”

▲ Devastación en Londres.

▼ “Las ventanas arrojan por doquier fuego y humo y te ves obligado a caminar por un suelo cubierto por un enjambre de mangueras.”

Museo de Londres

Jane Clare trabajaba como dependienta en la tienda “Dickens and Jones” durante la campaña ofensiva del *Blitz*. En un bombardeo su casa fue destruida. Pese a ello, y pese al terror que por todas partes sembraban las bombas, jamás faltó a su trabajo.

“ Mi compañera había hecho una especie de cama en el sótano, y yo me quedé en la primera planta. Los ataques aéreos —por aquel entonces yo no acostumbraba a acostarme— empezaban muy pronto, y decidí bajar al sótano. Como allí todo estaba en calma, subí de nuevo con ánimo de enterarme de lo que estaba pasando.

Me asomé a la ventana del pasillo y eché un vistazo al cielo, que tenía un neto color sangriento, punteado de largas lucecitas plateadas que colgaban por todas partes. Supuse que habíamos sido tomados como objetivo de un bombardeo.

Las lucecillas que colgaban del cielo eran las que solían usar los alemanes como puntos de situación, porque en muy poco tiempo estallaban como fuegos artificiales, iluminando todo Londres. Me encontraba contemplando todo aquello cuando, de repente, sentí un poco de fresco y pensé que sería mejor que me metiese en casa y me pusiera algo encima. Y apenas había cogido una chaqueta cuando toda la casa pareció temblar desde sus cimientos y se rajó de arriba abajo. La puerta y la pared sobre la que se apoyaba el lavabo se desplomaron muy cerca de mí, hiriéndome levemente. La casa continuaba temblando, y yo pensé por un momento: *“bueno, ahora vas a morir en cualquier momento”*. No obstante, decidí saltar por encima de los restos de la puerta y salir al pasillo exterior.

Afuera, todas las casas se encontraban destruidas, y por todas partes se extendía una niebla espesa que cubría los cascotes. Había un silencio de tumba, y yo de-

Süddeutscher Verlag

cidí bajar al sótano y comprobar qué le había pasado a mi compañera.

Para poder sacarla de su refugio, hubo que llamar al equipo de vigilantes, pues la puerta del sótano se hallaba bloqueada. Una bomba había hecho estallar las conduciones de agua y toda la parte baja de la casa se encontraba completamente inundada. ”

Ivor Leverton trabajaba como director en una funeraria en Hampstead, Londres. Durante la ofensiva colaboró como auxiliar en el Equipo de Bomberos, hasta que resultó herido.

“ Regresábamos de un funeral, cuando recibimos el aviso de que teníamos que ir a recoger a alguien en el National Temperance Hospital. Aquella noticia no nos gustó demasiado, puesto que significaba claramente que no íbamos a poder comer tranquilamente aquel día.

Llegamos allí a la 1,30, bajamos un tramo de escaleras y esperamos a que llegase el encargado de la sala mortuoria, que se encontraba en la terraza del edificio como vigilante.

Nos encontrábamos allí los tres compañeros que habíamos acudido al servicio con el ataúd, cuando cayó la bomba. La explosión mató a una pobre mujer: la hizo añicos justo al otro lado de la puerta.

De los que estábamos, uno quedó gravemente conmocionado. De todas formas, pudo moverse y buscar refugio tras una pared. Otro de nosotros sufrió serios cortes con los cristales de la puerta. En cuanto a mí, la explosión me lanzó por el aire, haciéndome saltar unos 20 peldaños de escalera. Realmente volé con la mayor facilidad, aunque debo decir que no me encontré muy cómodo mientras lo hacía.

Lo primero que recuerdo haber visto fue el ataúd de metal rajado por la mitad. La verdad es que no sé cómo nosotros no nos encontrábamos igual que el ataúd. Bueno, mi primera reacción fue tratar de localizar a mis dos compañeros y, acto seguido, buscar mis gafas. Debo reconocer que la posibilidad de encontrar nada entre tanto escombro era bastante remota, pero a veces uno se pone a hacer cosas tan extrañas como ésa. ”

Archivo Hulton

◄ **Auque mal equipados, los servicios de vigilancia nocturna se encuentran siempre dispuestos a enfrentarse con lo que puedan depararles las horas de la noche.**

Robert Rosamond trabajaba como electricista en Londres. Prestaba sus servicios como guardia nacional en una subestación eléctrica.

“ El edificio de la parte trasera ardía como una antorcha, de tal manera que todo el tejado se había desplomado como un haz de enormes brasas. De todas formas, conseguí un bidón de agua y, subiéndome como pude, intenté detener un poco el fuego. Finalmente conseguimos hacer funcionar la bomba de agua y la escalera de incendios, pero era algo imposible el intentar contener las llamas. En cuanto apagabas un foco, otro se iniciaba poco más allá.

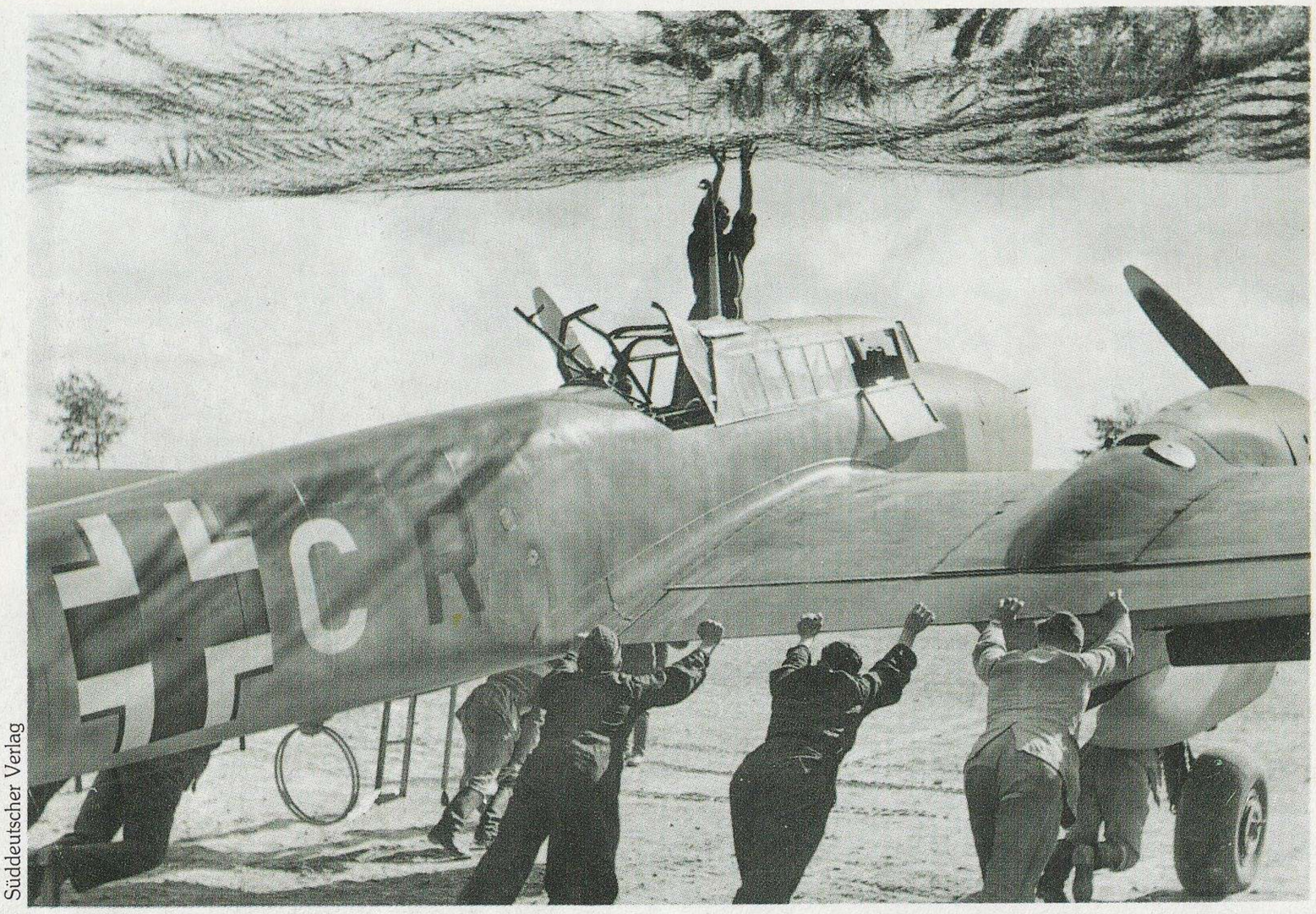
Durante un buen rato estuvimos trabajando, aunque resultaba un poco arriesgado y peligroso. Recuerdo que tenía que cubrirme la cara con una chaqueta para protegerme del calor y del fuego.

Después de trabajar duramente echando un buen número de bidones de agua sobre la parte incendiada, el edificio se desplomó. Cuando miré hacia abajo, aquello parecía la hoguera del infierno.

Al lado del edificio que se había desplomado había una construcción de ladrillos, que recibió todo el impacto del derrumbe. Era un pub o algo así, y la verdad es que quedó medio cubierto por los escombros ardientes. Yo intenté hacer algo, pero no tenía ni manguera ni agua, por lo que no me era posible hacer demasiado. Coloqué la escalera contra la pared y salté al tejado. Allí había una buena provisión de sacos de arena. Los abrí como pude y empecé a arrojarla, valiéndome de mi casco, sobre las llamas desesperadamente. De vez en cuando se desprendía un pedazo ardiente de la mampostería, y yo intentaba sofocarlo. ”

Archivo Hulton

▲ **El peligroso papel de los que vuelan en la noche. Mientras en tierra los bomberos, la Guardia Nacional y los equipos de rescate cumplen con su cometido, en el cielo los intrépidos pilotos de la RAF intentan destruir a los bombarderos enemigos, guiándose por los nuevos equipos de radar.**



Süddeutscher Verlag

▲ **La *Luftwaffe* se prepara para la ofensiva. La tripulación de tierra de una base aérea alemana en Francia hace rodar un aparato Messerchsmitt B 110, sacándolo de su zona de camuflaje y preparándolo para que escolte a los bombarderos que volarán a Inglaterra.**

El oficial piloto John White se encontraba prestando servicio en el Escuadrón N.° 3, cuando fue llamado para formar parte de las Unidades de Caza —los muchachos que tenían por mascotas los célebres cerditos de Guinea— que debían constatar las brillantes ideas militares de los comités de estrategia. En aquel tiempo llegó a ser capitán de Grupo.

"Uno de los cometidos que tuve que hacer fue comprobar la eficacia de los disparos de proyectiles luminosos desde las baterías de tierra en Portsmouth. Tales cargas tenían que explotar debajo de mi aparato, de forma que el avión enemigo no pudiera verme y yo, en cambio, estuviera en superiores condiciones para verlo y atacarle.

Recuerdo que muchas veces pensaba en lo estúpido de este sistema, pero, no obstante, había que hacerlo. Por mi experiencia sabía muy bien que muy pocas baterías de tierra lograrían hacer explotar sus granadas a la altura y situación pretendidas. Y en aquella ocasión —tal como yo había pensado— los proyectiles luminosos empezaron a explotar un poco por encima de mi aparato; es decir, entre el mío y el del enemigo. Debido a ello, no solamente no me fue posible distinguir con precisión el aparato enemigo, sino que ni siquiera podía ver claramente mi tablero de mandos. Lo que podía distinguir con claridad era, allá abajo, los barcos en el puerto de Portsmouth. Parecía como si nos encontráramos a plena luz del día. La verdad es que no logro explicarme por qué la *Luftwaffe* no modificó sus planes de ataque, y no se decidió a bombardear Portsmouth.

Otra de las brillantes ideas de aquella gente fue situar luces "ojos de gato" a lo largo de toda la pista, de manera que no necesitáramos luces adicionales para tomar tierra. Naturalmente, la cosa estaba muy bien pensada, pues, en cuanto tratabas de esquivar las lucecitas de marras, te encontrabas de lleno fuera de la pista, con lo que muchas veces tu tren de aterrizaje quedaba destrozado para siempre.

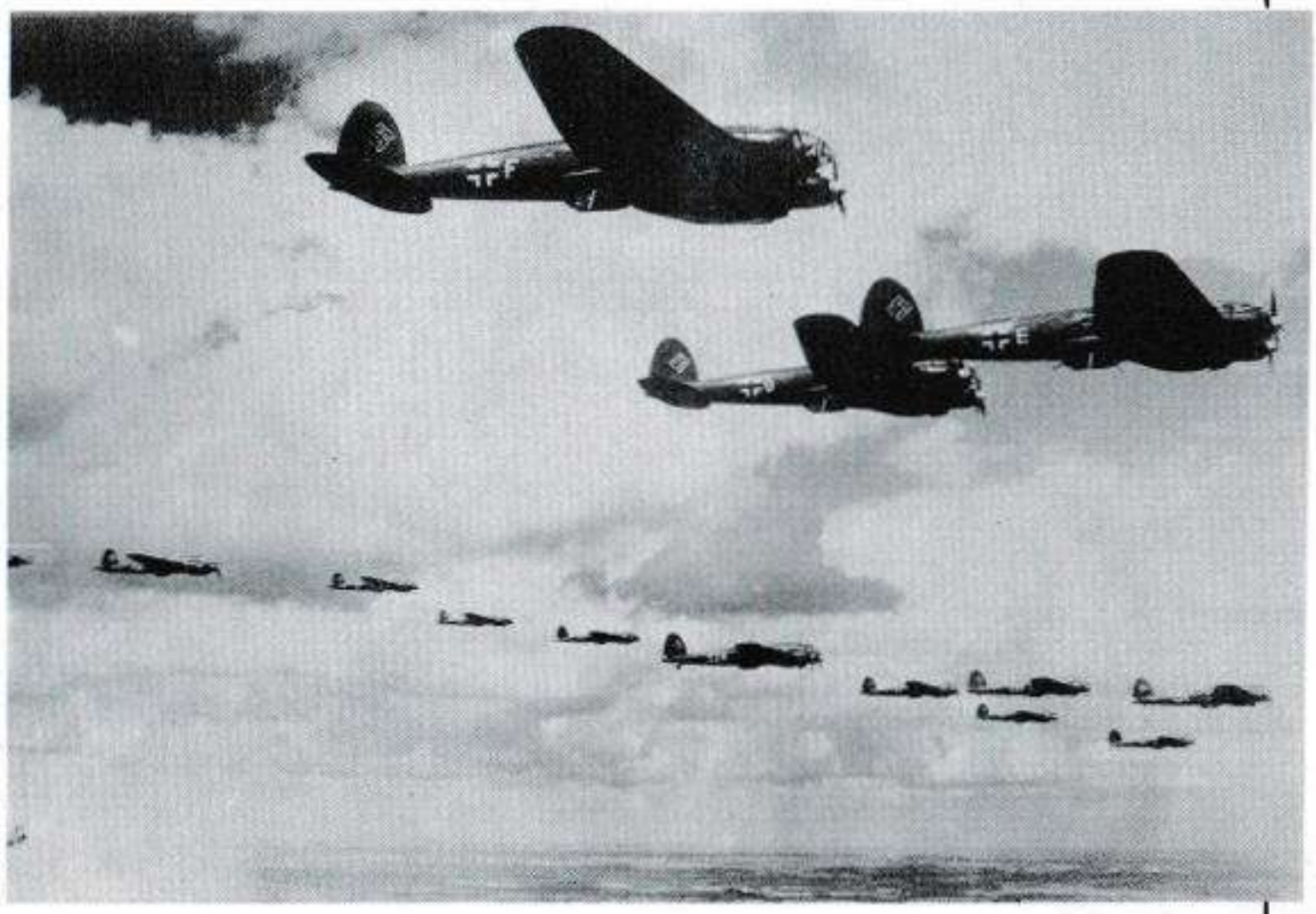
Por fortuna o por desgracia, en un bombardeo quedó destruida la fábrica que suministraba los dichosos "ojos de gato", por lo que en esa ocasión la brillante idea táctica quedó absolutamente marginada.

Se estaban, por entonces, haciendo grandes avances en el desarrollo de un sistema de radar aéreo —el que nosotros acostumbrábamos a llamar RDF, buscador de dirección por radio. Yo estuve en Biggin Hill, en donde teníamos el cometido de desarrollar un tipo de estación que sirviera para controlar la aviación. Todo esto se llevaba rigurosamente en secreto. Sabíamos demasiado bien que nosotros, en Gran Bretaña, teníamos un número de secretos militares superior a cualquier otro país del mundo."

Archivo cultural de Prusia

▶ **Poca diferencia existe entre los jóvenes pilotos británicos y los hombres de este escuadrón *Staffel* 5 que juegan con su perro mascota, esperando que les proporcione suerte en su próxima misión.**

El teniente Walther Freiherr, barón Von Silber, era piloto de un bombardero perteneciente al Primer Grupo *Kampfgeschwader* 53 de la Legión Cóndor. Se le escogió para bombardear Londres. Ninguno de los hombres que componían su tripulación logró regresar.



Süddeutscher Verlag

“Recuerdo que aquella noche, del 10 al 11 de mayo, era muy clara. Estábamos volando no muy alto, a unos 4.800 pies, hacia nuestro objetivo, que era una zona que comprendía las Casas del Parlamento.

De repente fuimos alcanzados por un disparo hecho desde tierra, e inmediatamente presioné el botón que liberaba toda la carga explosiva que llevábamos.

Rápidamente establecimos las maniobras defensivas convencionales utilizando nuestros propios sistemas. Por segunda vez nuestro aparato fue alcanzado y, entonces, se produjo fuego a bordo. Fischer, el observador de vuelo, quiso comprobar, antes de nada, cómo se encontraban los miembros de la tripulación.

Trató de utilizar el sistema interior de comunicación, pero éste se encontraba estropeado, por lo que no obtuvo respuesta alguna. En la parte central del aparato se había dañado algún compartimento, que estaba perdiendo fuel y había originado fuego.

Fischer me puso al tanto de que los oficiales Meister y Schurf se debían encontrar evidentemente muertos y que Wylenzol se hallaba herido e incapacitado para arrastrarse hasta las estrechas puertas de la trampilla, que ya se encontraban envueltas en llamas.

El fuego a bordo se estaba extendiendo cada vez más, y me pareció muy difícil poder conseguir llegar al Continente. Pensé en la posibilidad de hacer un amerizaje sobre el Canal y llegar a la costa francesa en bote. Pero el aparato no aguantaba por culpa del fuego, que cada vez se intensificaba más.

Pronto se inclinó bruscamente hacia la izquierda y, de golpe, empezó a caer en picado. Mientras que caíamos, intenté abrir las compuertas superiores de la carlinga, las situadas encima del asiento del piloto.

Realmente ya no me acuerdo si el paracaídas se abrió violentamente mientras saltaba al vacío o fui yo mismo quien, inconscientemente, pulsó el botón.

Fui hecho prisionero por miembros de la Guardia Nacional, y debo decir que apreció una notoria diferencia entre estas fuerzas y los miembros del Ejército, en lo que respecta a su trato con los prisioneros. La peor experiencia que he tenido se la debo a un oficial —un emigrante con uniforme de oficial del Ejército inglés—, que me pareció un auténtico pillo. Estuve en prisión durante cinco años y medio, tiempo que sirvió para que supiera apreciar y respetar a muchos oficiales ingleses. No obstante, lamento mi incidente con aquel individuo.”

Alfred Sticht, de 25 años, era observador de vuelo de un Heinkel 111, perteneciente al *Kampfgeschwader* 53, al que se le dio orden de bombardear el aeropuerto de West Raynham, en Essex.

“El piloto me ordenó, por la radio interior, que siguiera la línea del ferrocarril que veíamos allá abajo. Hizo un viraje, y volamos a unos 50 metros sobre la estación del tren. En plan de broma dije por el micro interior: *“las baterías enemigas no nos han identificado todavía; si tienen sirena de alarma aérea, vamos a hacerla sonar ahí abajo”*.

Según mi plan de navegación, deberíamos encontramos sobre nuestro objetivo en un minuto. Y, de repente, apareció el aeropuerto allí abajo.

El teniente Meier hizo girar inmediatamente al avión. Le pedí que tratase de conseguir mayor altura, pues me resultaba bastante difícil lanzar las bombas con certeza de que diesen en el blanco desde aquella posición. Pero él, para facilitarme más las cosas, subió un poco hasta que alcanzamos un techo de nubes e, inmediatamente, dio un rizo muy fuerte, con lo que, al cabo de un par de minutos, estábamos volando a 50 metros.

Podíamos ver fácilmente a los soldados corriendo alocadamente entre los aparatos, allá abajo. Lanzamos nuestras bombas, que fueron a caer entre los aparatos estacionados. Un proyectil de 250 kilos cayó dentro de un hangar y explotó en pocos segundos.

Un verdadero infierno se había desatado allí abajo. Nuestro mecánico nos informó de que todas las bombas habían dado en el blanco, y a medida que nos alejábamos del lugar podíamos ver la masa de incendios y las grandes columnas de humo. Las baterías antiaéreas nos disparaban desde todas partes, pero ningún disparo consiguió darnos. Por supuesto, también mis compañeros hacían fuego con todo el arsenal de que disponíamos.

Pusimos rumbo sudoeste, pero, aproximadamente al cabo de diez minutos, la voz del operador de radio me advirtió: *“¡Cuidado! ¡Tenemos cazas sobre nuestra cola!”* Era verdad. Cuatro Spitfire venían hacia nosotros acercándose más y más.

Pronto empezó una lucha a vida o muerte. Nuestro piloto, que era un auténtico acróbata, hizo las cabriolas más fantásticas con el aparato. En cuanto nos acercamos a una masa de nubes, empezamos a disparar sobre los Spitfire. Y, ya dentro de la masa nubosa, hicimos un giro de 90 grados.

Cuando dejamos la nube, los cazas enemigos todavía se encontraban muy cerca, dispuestos a lanzarse sobre nosotros. Tuvimos que hacer una nueva pirueta para meternos de nuevo dentro de la nube y poder librarnos de los ingleses.

En realidad, estábamos lanzados a un desesperado juego del gato y el ratón. Aquello duró aproximadamente unos veinte minutos, pero a nosotros nos pareció una eternidad. Finalmente logramos alcanzar un techo nuboso lo suficientemente espeso para buscar refugio en él, y así nos fuimos acercando hacia las proximidades del mar del Norte. Volamos a ciegas todo lo que pudimos, hasta que supusimos habernos liberado de nuestros enemigos y encontrarnos ya en una zona en la que nos podían dar protección nuestros propios cazas.”

▲ Una formación de bombarderos Heinkel dirigiéndose a su objetivo. Era muy importante para ellos el que se encontraran a tiempo con su escolta de cazas sobre las costas de Francia, ya que de lo contrario estos últimos aparatos no podrían protegerles, por su escasa autonomía de vuelo, sobre territorio inglés.

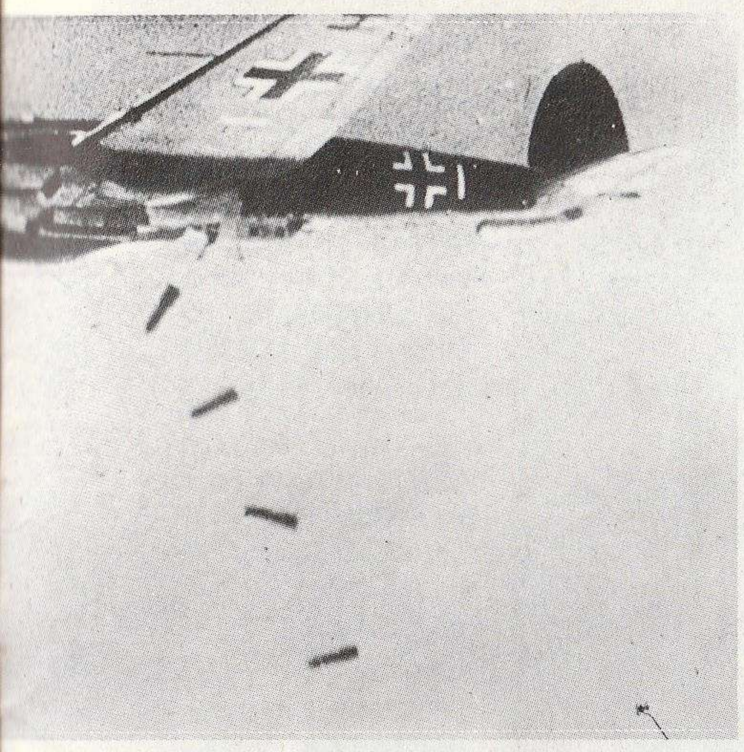
▼ Insignia del Tercer Escuadrón de la RAF.

Museo de la RAF

RESISTENCIA CIVIL

INGLATERRA A OSCURAS

Las bombas de la campaña aérea del *Blitz* ocasionaron 30.000 víctimas. Sin embargo, no lograron destruir la moral del pueblo. "Trabajando como de costumbre" y "Nosotros nunca cerramos" constituyeron las frases típicas de la voluntariosa determinación británica.



◀ Los bombarderos alemanes arrojaron su mortal cargamento sobre las ciudades inglesas durante 76 noches consecutivas, en un intento de quebrar el espíritu de la población.

Desde el mismo inicio de la guerra, el Ministro del Aire inglés había pronosticado una infernal lluvia de bombas incendiarias y altamente explosivas sobre las ciudades inglesas. *"El bombardero estará siempre sobre nosotros"*, era una frase que todos daban por cierta. Y, para ser exactos, esto llegó a ser doblemente cierto cuando empezaron a producirse los ataques nocturnos. En estos casos, al menos esto era lo que se pensaba: la oscuridad permitirá al enemigo evitar no sólo los cazas, sino también las baterías antiaéreas, realizando ataques por sorpresa.

No obstante, el bombardeo nocturno tenía un problema: en la oscuridad, y a miles de metros, resultaba difícil localizar el objetivo, incluso la zona en la que se encontraban situados los objetivos fijados. Cuando había luna, ésta era la mejor ayuda, pues su luz se reflejaba claramente sobre cualquier superficie acuosa, incluso sobre los raíles del tren, lo que constituía una guía perfecta. Pero en las noches más oscuras había que guiarse por las propias luces que el hombre generaba en la noche de la ciudad. De este hecho tan simple se deducía una conclusión igualmente sencilla: en tiempo de guerra no se podía permitir que existiera ninguna luz fácilmente distinguible desde el aire. Era necesario conseguir un oscurecimiento absoluto de las ciudades.

Oscuridad total

El problema del apagón de luces fue algo que se estudió en Inglaterra bastante antes de que estallase la guerra, constituyendo materia de máximo interés para los equipos de Precaución Antiaérea. En el mes de julio de 1939, una hojilla de información daba, al respecto, cierta información y algunas ideas a la población inglesa. Pero, de todas formas, lo que quedaba claro en este asunto es que cada uno sería responsable del mantenimiento de su casa en completa oscuridad durante la noche. Por supuesto, el Gobierno se preocuparía en dar todo tipo de informaciones, pero cada ciudadano debería resolver por su cuenta la situación. No obstante, la Administración vigiló que existiesen en el mercado *stocks* suficientes de lo que se dio en llamar "materiales de oscurecimiento" que, a fin de cuentas, no era más que una tela barata de algodón negro.

A principios de noviembre de 1939, la duración del apagón nocturno se redujo en una hora, que quedó fijado en media hora después de la puesta del sol, en que se iniciaba, hasta media hora antes del amanecer, en que concluía. Mientras tanto, y a fin de prolongar la luz diurna durante las tardes, se dejó, de forma definitiva para todo el año, el horario de verano, estableciéndose para los meses de estío un nuevo horario con el retraso de una hora más.

El día 1 de septiembre de 1939, muy poco antes de que empezase la guerra, se impuso el apagón general en todo el territorio de Gran Bretaña. De esta manera, los propietarios de inmuebles tuvieron que ponerse a trabajar de forma inmediata para cumplir los requisitos establecidos por la Administración. Y lo primero que descubrieron fue que la tarea no era tan sencilla como en un principio pudieran suponer. El oscurecimiento de los inmuebles tenía que ser total, sin que se produjera ningún resquicio de luz, lo cual impedía el uso de cortinas que no fueran absolutamente opacas. Y para muchas personas resultó un desagradable descubrimiento comprobar que una simple cortina no era suficiente para bloquear la iluminación de un cuarto. Era necesario, en

▶ Un miembro de la policía local de vigilancia ajusta "el reloj" que informa a los habitantes del horario del obligado apagón nocturno. Recuadro: los ferrocarriles ingleses se enorgullecían de seguir ofreciendo sus servicios a pesar del caos producido por el apagón general. No obstante, con frecuencia los trenes llegaban con retraso.

Archivo Topham. Recuadro: Museo Imperial de la Guerra

UNA LOCA ILUSION

El 10 de mayo de 1941, justamente cuando la *Luftwaffe* se preparaba para su último gran *raid* aéreo sobre Londres, Rudolf Hess, eterno compañero de Hitler y segundo en su línea de sucesión, tras el mariscal de campo Hermann Göring, abandonó secretamente Alemania en un Messerschmitt. Su destino era Escocia, adonde llegó y sobre cuyo suelo se lanzó en paracaídas a las 11 de la noche de ese mismo día, siendo rápidamente hecho prisionero. Su misión —realizada por su propia y exclusiva cuenta— consistía en entablar negociaciones de paz con miembros del Gobierno inglés.

Hess estaba convencido de que podía contactar con el duque de Hamilton —con el que decía haberse encontrado antes de la guerra— para que éste convenciese a Churchill de que Inglaterra debía rendirse, antes de que fuera completamente destruida por las tropas alemanas.

Hitler se mostró furioso ante lo que consideró una traición de su delfín, acusándole de loco y haciendo que su nombre quedara borrado de todas las nomenclaturas nazis.

Hess creía haber sido escogido para traer la paz a la Europa occidental, apoyado por su fe en la astrología. No obstante, fue tratado como prisionero de guerra por los ingleses, que le sometieron a interrogatorios. Cuando quedó absolutamente claro que su descabellada misión había fracasado, fingió amnesia, acusó a sus captores de intentar envenenarle y él mismo intentó suicidarse. Continuó en prisión, como figura muy controvertida, hasta su muerte en 1987.

▶ La increíble huida de Rudolf Hess a Inglaterra llenó los titulares de todos los periódicos del mundo, excepción hecha de los países del Eje.

Archivo Hulton. Recuadro: archivo Topham

Archivo Topham. Recuadro: Popperfoto

Archivo Hulton

◄◄ Una primitiva forma de alarma antiaérea. Antes de que funcionasen los equipos de sirenas, la población era avisada por este sistema, en el que los policías en bicicleta hacían sonar sus silbatos de alarma.

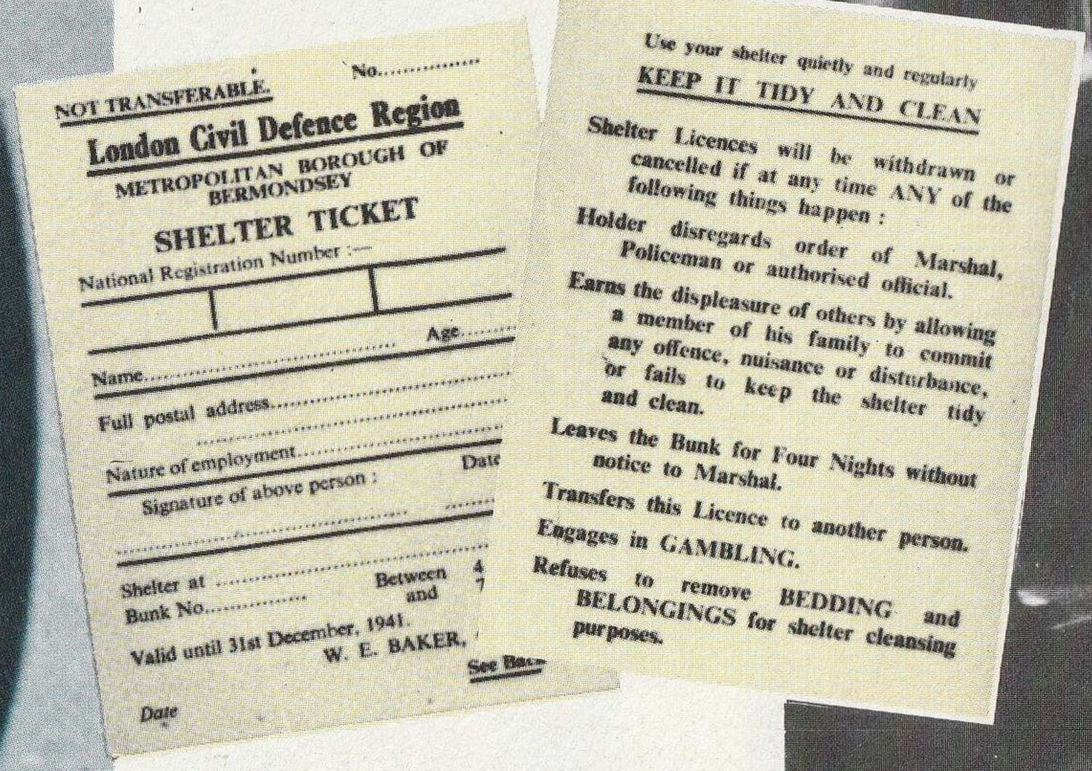
◄ Vista de la estación de Metro de Picadilly durante un ataque aéreo en 1940. A pesar de que el refugio era poco confortable, al menos mantenía a salvo a la población del terror de los bombardeos.

la mayoría de los casos, la utilización de dos o incluso tres lienzos de cortina hecha de tela gruesa.

Parecía como si existiese una cierta justicia en todo este problema, pues, indiscutiblemente, cuantas más ventanas tuviese la casa tanto más complicado y costoso resultaba oscurecerla. Aunque vistas así las cosas, surgió un cierto movimiento de simpatía por el clero, cuyas viejas rectorías, en muchas ocasiones, tenían un elevado número de ventanas que, inevitablemente, deberían ser cubiertas.

Al principio, propietarios e inquilinos mostraron un cierto optimismo al pensar que bastaría la utilización de papel negro para lograr el objetivo. Pero esta medida resultó completamente inútil, a menos que las habitaciones permacecieran oscurecidas también durante el día, pues pronto se pudo comprobar que, por muy bueno que fuera el papel, no aguantaba la manipulación de poner y quitar diariamente. Llevada por una comprensible desesperación, mucha gente se decidió a quitar las bombillas de algunas de sus habitaciones; no obstante, esta medida tampoco servía para mucho con una perspectiva a largo plazo.

▼ Existían refugios oficiales que proporcionaba el Gobierno. No obstante, tal y como muestran estos documentos, el sistema estaba muy controlado.



NOT TRANSFERABLE. No.....

London Civil Defence Region

METROPOLITAN BOROUGH OF BERMONDSEY

SHELTER TICKET

National Registration Number :—

Name..... Age.....

Full postal address.....

Nature of employment.....

Signature of above person : Date

Shelter at ..... Between 4
Bunk No..... and 7

Valid until 31st December, 1941.

W. E. BAKER,

See Back

Date

Use your shelter quietly and regularly

KEEP IT TIDY AND CLEAN

Shelter Licences will be withdrawn or cancelled if at any time ANY of the following things happen :

Holder disregards order of Marshal, Policeman or authorised official.

Earns the displeasure of others by allowing a member of his family to commit any offence, nuisance or disturbance, or fails to keep the shelter tidy and clean.

Leaves the Bunk for Four Nights without notice to Marshal.

Transfers this Licence to another person.

Engages in GAMBLING.

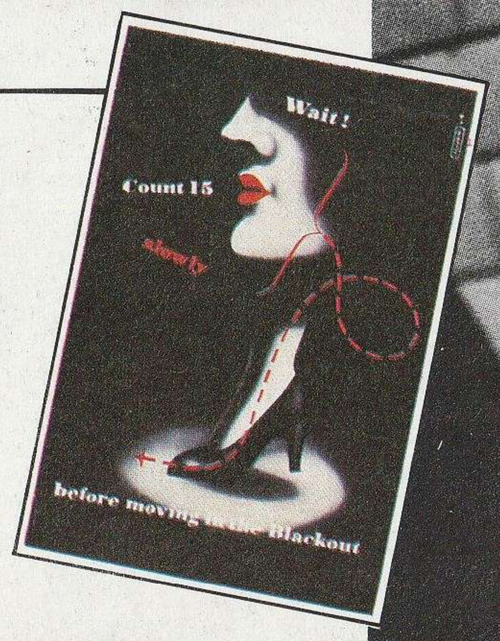
Refuses to remove BEDDING and BELONGINGS for shelter cleansing purposes.

De todos modos, para la mayoría la solución consistía en preparar telas negras y gruesas a las que se les adecuaba una tira superior de anillas, a modo de cortinas supletorias. En muy poco tiempo las máquinas de coser de propietarios e inquilinos empezaron a funcionar sin descanso. Pero, naturalmente, siempre surgían problemas técnicos, pues había que hacer agujeros en la pared para insertar las barras, cosa no demasiado difícil de realizar si las paredes eran de madera, pero más complicado cuando los marcos de las ventanas eran de piedra. Y a medida que se fue comprendiendo que la guerra no sería cosa de poco tiempo, la solución ideal consistió en la instalación de contraventanas, elemento que se fue extendiendo por todo el país, al tiempo que se tomaban medidas para aliviar la severidad de los interiores, colocando a menudo telas coloreadas delante de las inevitables cortinas negras.

Hablando de rendijas

Las normas de oscurecimiento se hacían cumplir con gran rigor, y no faltaban vecinos, siempre celosos de su deber, que informasen a las autoridades de la existencia de rendijas en puertas y ventanas de alguna casa. Era frecuente llevarse el consabido susto al entrar en una habitación y comprobar que ésta no había sido convenientemente oscurecida porque a alguien se le hubiese olvidado la colocación de las correspondientes cortinas supletorias.

Y así, el propietario o inquilino de turno, una vez apagadas todas las luces y colocadas las dichosas cortinas, pasaba por el amargo trago de esperar con ansiedad la llamada a la puerta del correspondiente vigilante del Servicio Antiaéreo. Normalmente esta llamada no solía producir-



▶ No era fácil conciliar el sueño en el Metro: mientras su niño descansa, la madre trata de dormir unos minutos. Recuadro: cartel de advertencia sobre los peligros del "apagón". Era conveniente pararse unos momentos mientras los ojos se acostumbraban a la oscuridad.

▼ Mientras el tren sigue su marcha, familias se resguardan durante la noche en los andenes de una estación. Las pésimas condiciones eran preferibles a los peligros de la superficie.

Archivo Hulton. Recuadro: Museo Imperial de la Guerra

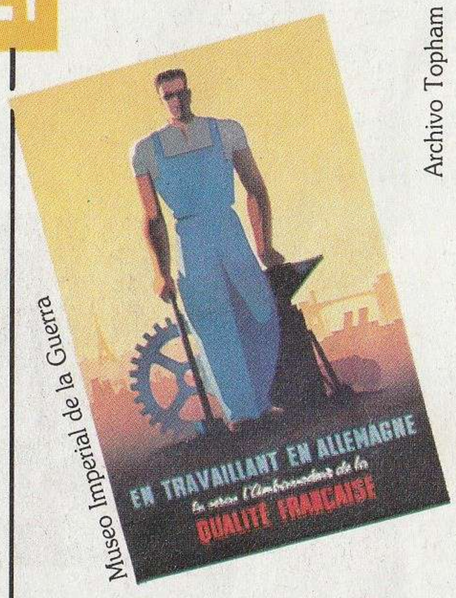
Archivo Hulton

HISTORIAS DE LA GUERRA

Los londinenses reaccionaron de formas muy diversas ante los bombardeos nocturnos. Muchos comerciantes se negaron a clausurar sus tiendas, exhibiendo desafiantes anuncios con leyendas tales como "MAS ABIERTO QUE DE COSTUMBRE". Una clásica broma durante la campaña aérea del *Blitz* era la inscripción "NUESTRAS VENTANAS HAN VOLADO, PERO NUESTROS LICORES SON EXCELENTES. ENTRE Y COMPRUEBELO", que aparecía en muchos locales públicos.

▼ La vida en Francia: un cartel, promocionado por el Gobierno de Vichy, en 1941, solicita trabajadores especializados y voluntarios para Alemania. Aunque muchos aceptaron este tipo de oferta, nunca fueron suficientes y, finalmente, los alemanes tuvieron que implantar el sistema de trabajos forzados.

Archivo Topham



Museo Imperial de la Guerra

se, pero el riesgo por la infracción cometida no era pequeño, pues aquélla conllevaba la comparecencia ante el juez.

En el mundo industrial y comercial, estas medidas implicaban serios inconvenientes y dificultades, sobre todo en el caso de los propietarios de grandes fábricas, generalmente provistas de tejados de cristal. Cuando esto sucedía se optaba por pintar todos los cristales de negro, pero tal solución implicaba la utilización obligada de luz eléctrica durante todo el día, cosa que rápidamente se comprobó no resultaba ni conveniente para los trabajadores, cuyo espíritu de trabajo se resentía notablemente, ni beneficiosa a la hora de reducir los gastos.

En lo que concernía a tiendas y demás establecimientos comerciales, además de la preocupación que implicaba el apagar y oscurecer debidamente los escaparates, existía la de permitir a la clientela que entrase y saliese sin que se produjesen escapes de luz. Finalmente se optó por dotar a los establecimientos públicos de esta índole de una doble puerta —algo parecido a lo que se utilizaba en los laboratorios de fotografía— pese a que el sistema implicaba suspicacias y temores de los clientes que, muchas veces, se resistían a moverse entre extraños en recintos tan cerrados y prácticamente a oscuras.

Aislamiento y miedo

Para muchos habitantes de las grandes ciudades, el apagón obligatorio representó la oportunidad de poder contemplar un cielo nocturno en todo su esplendor, sin los reflejos e interferencias que representaban las luces y los destellos ciudadanos. Pero para la mayoría de la población la oscuridad total obligatoria representaba un fenómeno poco agradable, desacostumbrado y, en muchas ocasiones, perturbador. Todo esto producía una sensación de aislamiento, el temor a perderse y, en el menos malo de los casos, el vivir la desagradable situación de pisar basuras continuamente. En un principio no se permitió ningún tipo de luz en las calles, excepto el débil resplandor que producían los muy controlados faros de los coches. Incluso estaba prohibido el mero hecho de

▲ Al igual que en Londres, en Berlín todavía era posible asistir a un espectáculo de variedades.

▼ Tras el bombardeo, estos hombres tratan de recuperar lo utilizable entre las ruinas del nightclub.

Popperfoto

HORROR EN EL CAFE DE PARIS

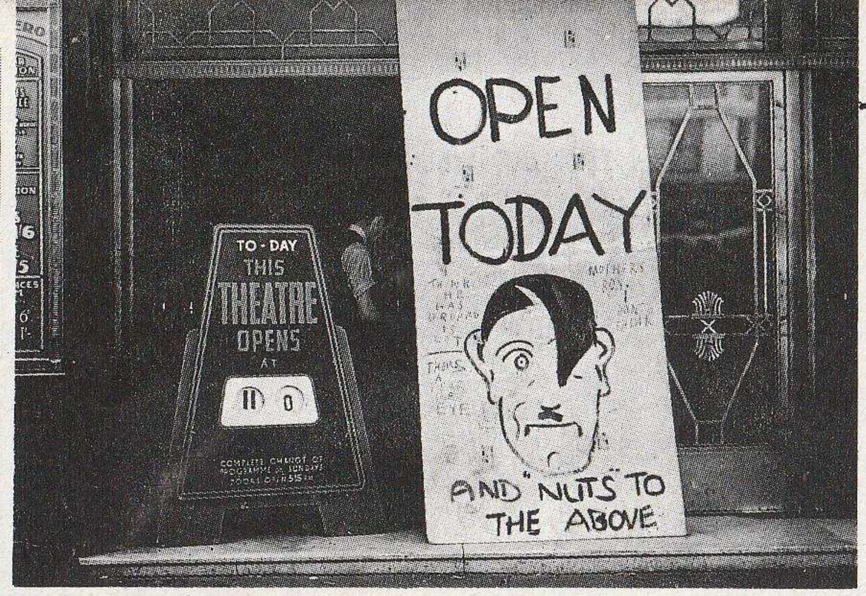
El Café de París, el más elegante de los cabarets de Londres, se encontraba atestado en la noche del 8 de marzo de 1941. La concurrencia, formada por militares de permiso y los asistentes a una fiesta de bodas y a otra celebración de aniversario, bailaban despreocupadamente a los sones de la orquesta de *Snakehips* Johnson. Nadie se molestó cuando sonaron las sirenas de alarma antiaérea, pues la sala, situada en un sótano, parecía encontrarse a salvo. Indiscutiblemente había una guerra allí afuera, pero todo el mundo estaba dispuesto a divertirse mientras siguiera con vida. Al fin y al cabo, ¿quién sabía lo que habría de traer el día siguiente?

Poco antes de las 10 de la noche una bomba se estrelló contra el techo y explotó en la sala de baile, segando la vida de 33 personas e hiriendo a muchas más. El propio *Snakehips* Johnson murió decapitado, y entre las víctimas se encontraron todos los comensales de una mesa en la que, cosa increíble, una botella de champán recién descorchada seguía en pie, sin haber derramado una sola gota.

A la señora Ruth Wittman cada instante de aquella noche no se le borrará de la memoria: *"estábamos celebrando una boda y habíamos decidido que el Café de París era un sitio muy seguro. Curiosamente, mi madre me había telefoneado rogándome que no fuera".*

"Me encontraba en el medio de la pista de baile, llevando mi casco protector sobre la cabeza, cuando algo dentro de mí me dijo que abandonara la pista. Apenas me había sentado cuando se produjo un resplandor inmenso y la onda explosiva me arrojó de espaldas sobre lo que era, bueno, una especie de montaña de cuerpos amalgamados..."

Popperfoto



◀ El espíritu inglés de los tiempos de guerra: secretarias trabajando en la calle. Recuadro: cartelera en un cine londinense.

llevar un cigarrillo encendido. La multa por encender un fósforo en la vía pública era de diez chelines. No obstante, pronto tuvieron que levantarse muchas de estas prohibiciones, bastante irrazonables, y empezaron a permitirse pequeñas linternas de bolsillo, siempre que el foco estuviese debidamente protegido con dos capas de papel opaco y se dirigiese hacia el suelo.

Lamentablemente, este tipo de linternas de bolsillo requería la utilización de pilas especiales que, durante mucho tiempo, resultaron de poco menos que imposible consecución. Por tal motivo, era cosa frecuente que los caminantes tropezasen los unos con los otros y, a menudo, con los contenedores de basura, pidiéndose respetuosamente disculpas en todos los casos.

Aumentaron también los accidentes de tráfico, sobre todo durante los primeros meses, en los que llegaron a duplicarse las cifras habituales. Eran bastante frecuentes también las muertes por ahogamiento, pues en la oscuridad era fácil caerse de algún puente o muelle o, incluso, perecer en uno de los abundantes depósitos de agua preparados para los casos de incendio.

Se producían situaciones de todo tipo. Así, por ejemplo, los propietarios de perros se las veían y deseaban para controlar a sus animales. Naturalmente, podían disfrutar de la comodidad que representaba la oscuridad para que sus chuchos pudieran hacer de las suyas, pero, por el contrario, se veían en una problemática disyuntiva: o bien dejaban a los animales sueltos, con lo que no era difícil que los perdieran en una oscuridad tan absoluta, o los llevaban cogidos por una larga correa, con lo que los tropiezos de los viandantes eran cosa continua, y, si bien no se veía la indignación de sus rostros, sí se podía oír claramente lo que mascullaban sus bocas. Al fin y al cabo, a nadie le gustaba ver aumentados sus problemas, en el ya fatigoso camino de regreso a casa, con continuos tropezones innecesarios.

Algo muy característico de los tiempos de guerra, pero que en este caso se incrementó por causa del apagón general, fue que la población tuviese cada vez menos tiempo para sus entretenimientos y diversiones. Esta situación de emergencia colectiva producía y generaba nuevas complicaciones y trabajos, mientras que los habituales necesitaban de más tiempo para poder realizarse cumplidamente.

Sin embargo, hay que reconocer que esta oscuridad obligatoria no molestaba a todos por igual. Los niños, por ejemplo, gozaban infinitamente con un sinnúmero de juegos y travesuras, en especial cuando podían conseguir pintura blanca y reflectante con la que pretendían dar a sus rostros aspecto de fantasmas o de duendecillos. Tampoco les perjudicaba en absoluto a los componentes del hampa y a los miembros del mundo de la picaresca esta obligada y completa oscuridad. Los ladrones podían hacer de las suyas sin el menor problema, e incluso algún ciudadano poco honrado podía hacer pasar en distintos lugares y, por supuesto, en los transportes públicos monedas falsas o las "acuñadas" por ellos mismos, lo cual no era muy difícil.

Pero es justo reconocer que no todos fueron pasos atrás los que se dieron como consecuencia del apagón general. Por poner un ejemplo, es necesario recordar que la norma de utilizar una luz roja en la parte posterior de las bicicletas nació en este tiempo. Asimismo empezaron a pintarse las líneas blancas en el centro de las calzadas como norma generalizada, cosa poco frecuente antes de la guerra.

En lo que se refiere a las regulaciones de tráfico durante esta época, hubo un largo camino de ensayos y, naturalmente, de errores. Como se ha dicho, la pin-

▼ Tommy Handley, estrella del popular programa de radio "Aquel hombre, otra vez", al lado de Dorothy Summer, que encarnaba el papel de la señora Mopp, la asistenta, que se hizo famosa por su frase: "¿Puedo hacérselo ahora, señor?"

Archivo Hulton

▼ Un té dominical para oficiales británicos, en marzo de 1941. La austeridad de los tiempos de guerra y las escasas oportunidades de diversión aseguraban el éxito de estas reuniones.

Colección Keystone. Recuadro: Popperfoto

▶ Vera Lynn, el "dulce corazón de las tropas", canta ante un público formado en su mayoría por miembros de los Servicios de Alerta.

Colección Keystone

▲ **Un reto a la *Luftwaffe*. El dueño de una casa bombardeada alza la bandera nacional en Londres durante los bombardeos de septiembre de 1940. En este caso, un bombardeo anterior había partido la bandera en dos, pero el mensaje sigue siendo claro.**

tura blanca tuvo un uso generalizado para las rayas centrales de calles y carreteras. Pero, además, se pintaron también de blanco los bordes de las aceras y las esquinas de las mismas.

En los primeros tiempos, sólo se permitió a los vehículos que llevaran pequeñas luces laterales de situación, que adicionalmente debían encontrarse protegidas con gruesos paneles para que no produjesen ningún tipo de destellos. Después, a principios de 1940, se permitió la utilización de una luz delantera supletoria, cuya cobertura llevaba tres ranuras. Igualmente se autorizó el uso de luces rojas traseras e indicadores de dirección con ranura luminosa.

A pesar de las protestas de los clubs y de las organizaciones automovilísticas, la situación reinante hacía prácticamente imposible la conducción. En febrero de 1940, la alarma generada por el incremento en los índices de accidentes de tráfico obligó al Gobierno a reducir la velocidad máxima a unos 30 kilómetros por hora durante las horas de apagón general. A los conductores no se les permitía la iluminación de los salpicaderos de sus vehículos. La obligación de llevar sus luces y faros protegidos y dirigidos hacia abajo no permitía divisar claramente las señales de tráfico, entre las que se encontraba alguna tan importante como la de 'stop'. Así pues, para muchos, la reducción del cupo de gasolina —que en un principio se quedó en una cantidad muy exigua y luego se redujo prácticamente a cero— significó casi un don del cielo. Sin embargo, y a pesar de la desaparición de la conducción privada, los peatones seguían corriendo grandes riesgos en la calle. Y, como ejemplo, hay que recordar lo poco que la Administración pudo hacer para evitar los daños causados por el enemigo número uno del peatón: el silencioso trolebús.

El efecto más significativo que tuvo la normativa de apagar luces sobre el ferrocarril fue que todas sus operaciones se hicieran más lentas y peligrosas.

Los pasajeros se hallaban en una completa oscuridad. En los trenes más importantes se permitió una iluminación más o menos normal, combinada con las usuales medidas precautorias en puertas y ventanas. Naturalmente, durante los *raids* aéreos del enemigo se suprimía todo tipo de iluminación.

Entre las medidas que se tomaron para la señalización de los vagones se encontraba la de pintar de blanco las plataformas de los vagones, pero a pesar de ello resultaba difícil apreciar cuándo llegaba un tren a una estación y, en el supuesto de que esto fuera posible, el determinar el nombre de esa estación. Era, pues, frecuente que los pasajeros descendiesen en estaciones equivocadas, y tampoco era raro que se bajaran cuando no existía estación alguna.

Museo de Londres

▶ **Niños durmiendo durante el trauma del *Blitz*. Aunque las autoridades sanitarias temían las consecuencias de estas aglomeraciones, los temores nunca se confirmaron.**

EN EL NUMERO 4
AFRICA DEL NORTE

13 de septiembre de 1940
6 de febrero de 1941

Aprovechándose de las conquistas alemanas, los italianos establecen posiciones en las fronteras del desierto de Libia, preparándose para asestar un duro golpe a las tropas inglesas.

Fascículo de 32 páginas y un mapa de campaña a todo color en los que se resalta la derrota del ejército italiano.

Periódico *News Chronicle* del 8 de febrero de 1941

ANTECEDENTES

¿Podría cambiar la amarga suerte de las tropas británicas en los campos de batalla del desierto?

CAMPAÑAS

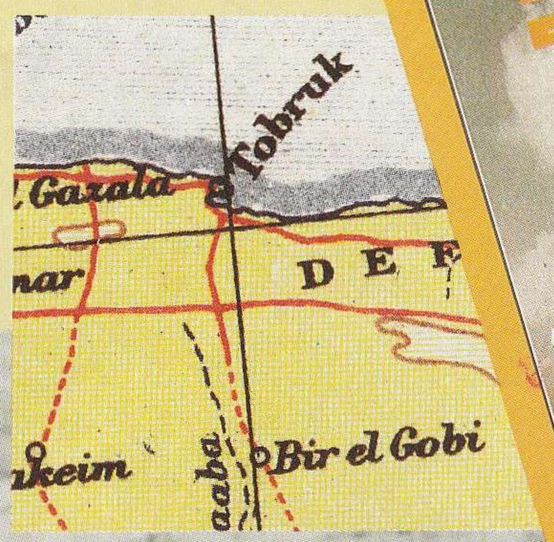
¿Podrían los hombres de O'Connor aplastar a los italianos en Beda Fomm?

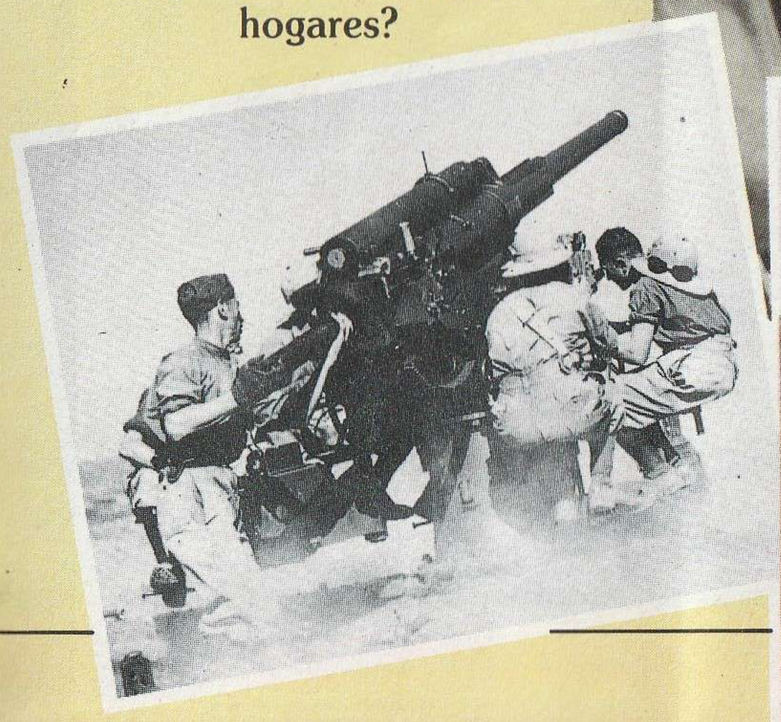
TESTIMONIOS

¿Podrían adaptarse las fuerzas coloniales a la vida en el desierto? ¿Cuál de los ejércitos resistiría mejor?

RESISTENCIA CIVIL

¿Fue necesaria la evacuación? ¿Cómo lo pasaron los refugiados en sus nuevos hogares?



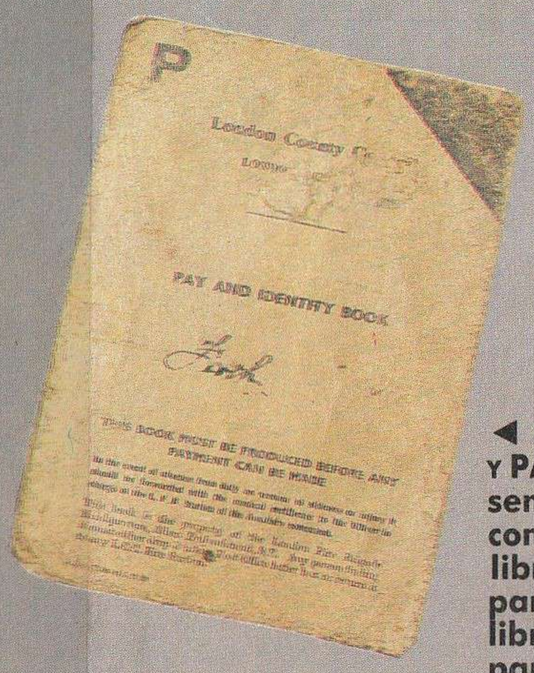


EQUIPO DE BATALLA

Bomberos de Londres, invierno 1940

Equipados de forma inadecuada, los voluntarios de los Servicios Auxiliares contra Incendios tuvieron que hacer frente a los horrores del *Blitz*, perdiendo la vida unos 800 hombres.

▲ **INSIGNIA del Servicio Auxiliar contra Incendios. Formado en septiembre de 1939 para apoyar a la ya existente brigada de bomberos, este servicio disponía de 60.000 hombres a jornada completa y cientos de miles de auxiliares en toda la nación.**



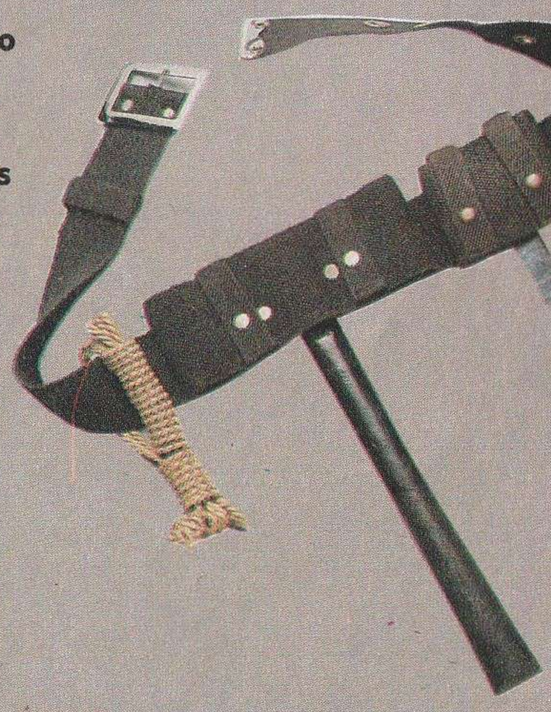
◄ **LIBRO DE IDENTIFICACION Y PAGA. El salario semanal (jornada completa) era de 3 libras 25 peniques para los hombres y 2 libras 18 peniques para las mujeres. Un salario muy bajo para tantas horas de labor.**

◄ **CASCO DE ACERO. Ofrecía cierta protección para la cabeza, pero muy poca para el cuello y la cara.**

▲ **MANGUERA utilizada durante el *Blitz*. La cabeza de metal y el cuerpo de lona constituían un pesado equipo, y la presión del agua lo hacía todavía menos manejable.**

▲ **CHAQUETA DEL UNIFORME de los bomberos de Londres, 1940. Antes del *Blitz* estos hombres no gozaban de mucha consideración, pero durante 1940 su valor y su responsabilidad se hicieron patentes a todo el mundo.**

▼ **POLAINAS IMPERMEABLES. Uno de los aspectos más molestos de la lucha contra incendios era la constante mojadura que producían los escapes de las mangueras.**



◄ **CINTURON DE SEGURIDAD. El hacha era un elemento capital del equipo, que permitía al bombero romper puertas y ventanas de madera.**

► **PAR DE BOTAS maltrechas, usadas por un bombero durante el *Blitz* de 1940. Concebidos para utilizar básicamente contra el agua, apenas si ofrecían gran protección en caso de golpes y tropezones.**

► **MASCARA DE AIRE. Se llevaba en una bolsa y constituía un elemento bastante tosco, pero muy efectivo contra el humo. Su utilización prolongada producía una sensación de claustrofobia.**

TRADUCCION DE LAS PRINCIPALES NOTICIAS SOBRE EL *BLITZ* OFRECIDAS POR EL PERIODICO:

Daily Mail

POR EL REY Y EL IMPERIO

N.º 13.941 | Martes, 31 de diciembre de 1940 | Un penique

Londres debía ser destruida en primer lugar

El ataque del lunes fue planificado por el propio Hitler

De nuestro corresponsal. Noel Monks.

Hitler decidió que, como preludio de la invasión a Inglaterra, se produjese el segundo Gran Incendio de Londres. Esta es, al menos, la opinión que los círculos habitualmente bien informados de Londres mantenían ayer.

Los nazis planearon el incendio de vastas extensiones de la ciudad antes de medianoche. Siguiendo dichos planes, fuerte contingentes de bombarderos, cargados con bombas altamente explosivas, debían llevar a cabo el más intenso de los *raids* aéreos verificados hasta el presente. A esto habría de seguirle la invasión de Año Nuevo.

Fue el mal tiempo reinante, y no nuestros cazas de la RAF, lo que salvó Londres de un ataque más devastador. La opinión generalizada es que los alemanes pretendían realizar el más fiero ataque de los realizados desde que se inició la contienda. De haber sido posible, se hubiesen utilizado más de 1.000 bombarderos para la operación.

Se pudo evitar el desastre

Según las declaraciones del comandante-jefe de la Brigada anti-incendios de Londres, gran número de los fuegos que asolaron Londres durante la noche del domingo pudieron haber sido evitados de haberse cumplido las instrucciones y normativas existentes.

Churchill visita las ruinas de Londres

Mr. Winston Churchill, acompañado por su esposa, visitó ayer las ruinas del famoso Guildhall de Londres, paseando durante dos horas por la City bombardeada. En su larga caminata, el Primer Ministro fue saludado y vitoreado por la multitud. En cierto momento, una mujer se dirigió a él, preguntándole cuándo iba a concluir la guerra. *"Cuando les hayamos vencido"*, respondió Churchill.

La mejor fotografía de la guerra

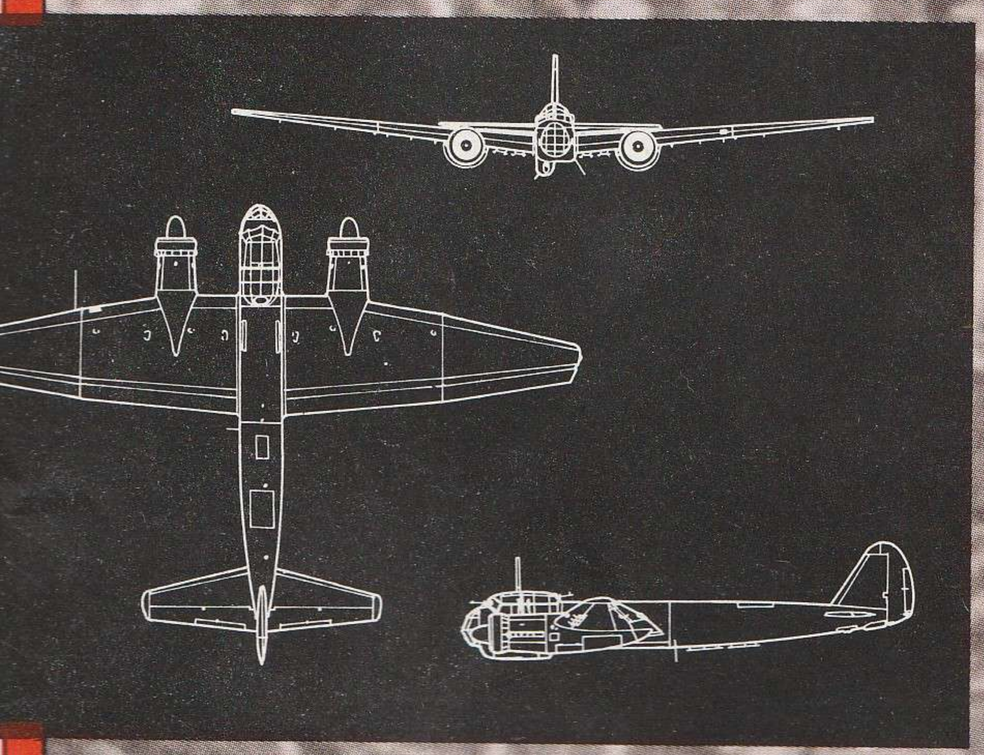
La Catedral de San Pablo se alza incólume en el corazón de la ciudad incendiada.

TECNOLOGIA I

JUNKERS JU-88A-I

Constituyó el aparato más versátil de la aviación alemana. Utilizado como bombardero de tipo medio durante el *Blitz*, ni su velocidad ni su comparativamente alto armamento eran apropiados para enfrentarse a los aparatos de la RAF.

JUNKERS JU-88



JUNKERS JU-88A-I

LONGITUD DE ALAS: 18,25 m.
LONGITUD DEL APARATO: 14,35 m.
ALTURA: 4,4 m.
MOTORES: Dos Junkers 211B-1 de 1.200 cv. y doce cilindros, enfriados hidráulicamente.
ARMAMENTO: Tres ametralladoras tipo MG15 de 7,9 mm. situadas en la parte superior, delantera y trasera del aparato.
CARGA: 1.800 kg. de bombas alojadas en cuatro depósitos.
VELOCIDAD MAXIMA: 460 km/h a 4.877 metros de altitud.
AUTONOMIA: 2.500 km.
TECHO: 8.077 m.

A pesar de que los bombard
actuaron eficazmente en Pol
ser los aparatos adecuados
sobre In

HEI

HEINKEL He-III-H

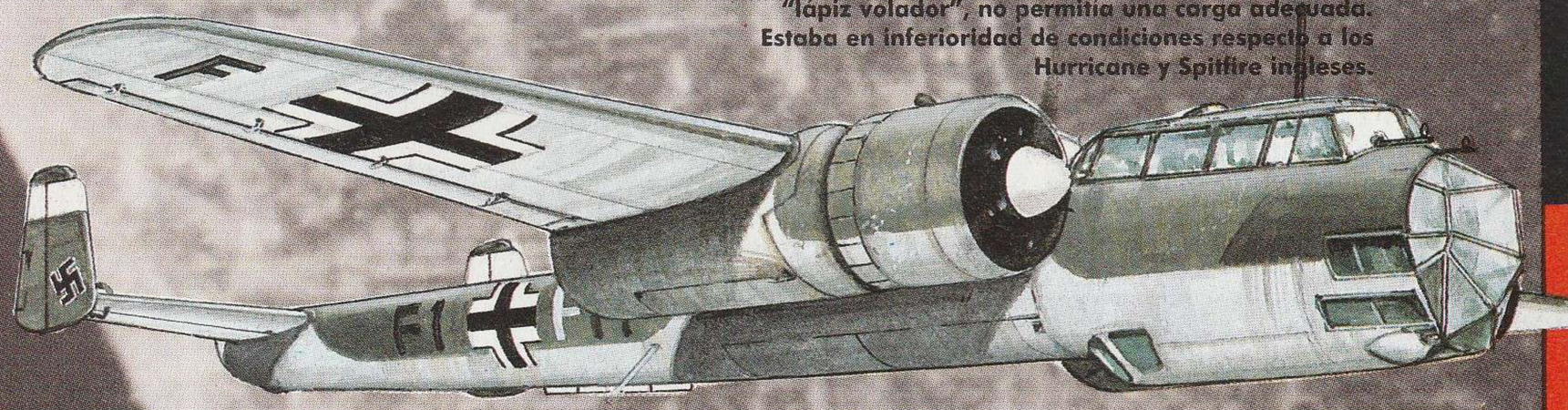
Fue el aparato de bombardeo tipo estándard utilizado durante la campaña del *Blitz*. A pesar de que Göring creía que su tamaño inusual constituiría un factor decisivo, no resultó muy práctico en el curso de determinados ataques.

DE LA GUERRA

ros alemanes de tipo medio
nia y Francia, no resultaron
para conseguir la victoria
glaterra.

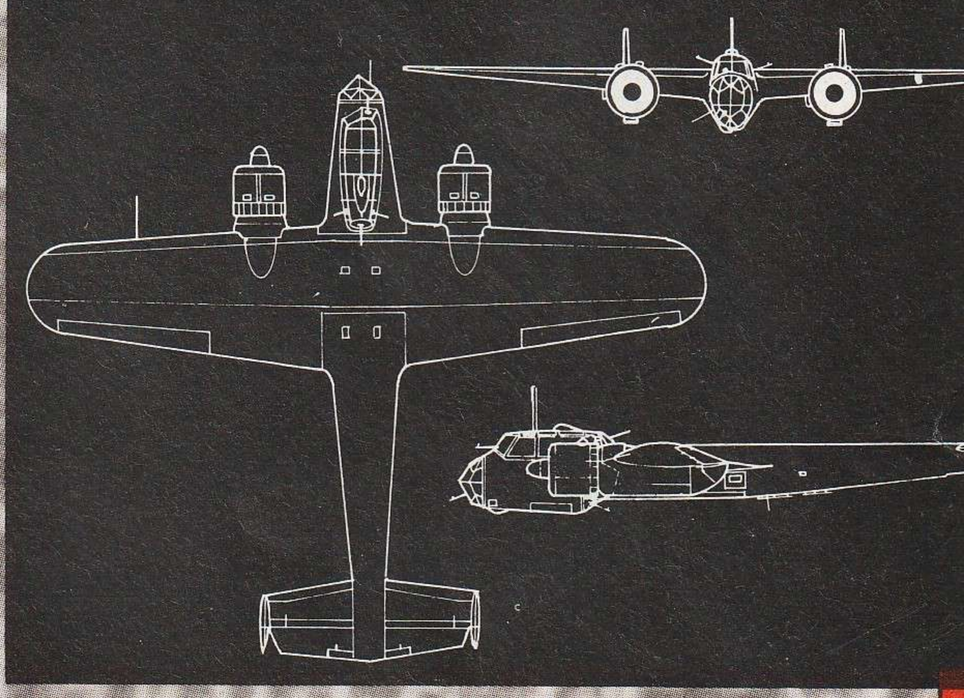
DORNIER Do-17Z

NKEL He-III



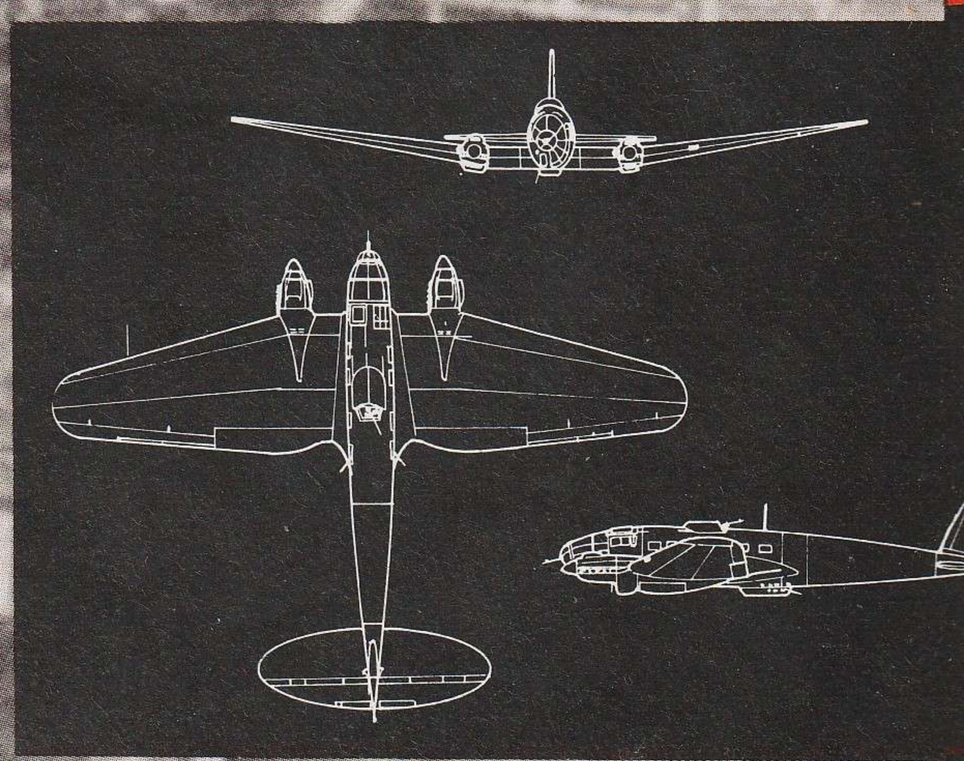
DORNIER Do-17Z-2

Fue el modelo de bombardero más veterano de la *Luftwaffe*, que prestó sus servicios durante la guerra civil española. A pesar de las modificaciones que se le practicaron, resultaba bastante indefenso, y su diseño especial, que le proporcionaron el sobrenombre de "lápiz volador", no permitía una carga adecuada. Estaba en inferioridad de condiciones respecto a los Hurricane y Spitfire ingleses.



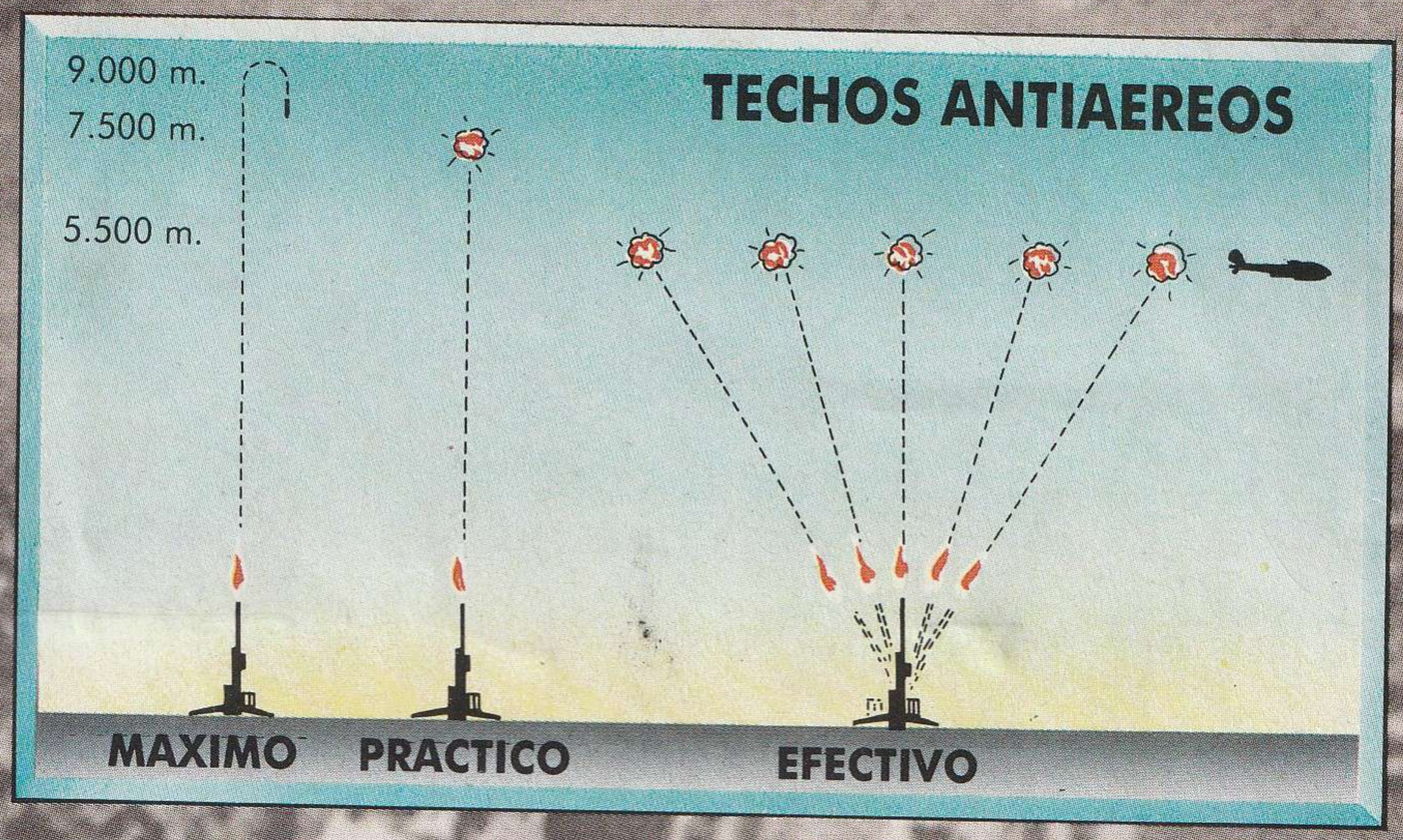
DORNIER Do-17Z-2

LONGITUD DE ALAS: 18 m.
LONGITUD DEL APARATO: 15,79 m.
ALTURA: 4,55 m.
MOTORES: Dos motores Bramo de 1.000 cv. y nueve cilindros, enfriados hidráulicamente.
ARMAMENTO: De cuatro a ocho ametralladoras de 7,9 mm. montadas en la parte delantera, trasera y ventral del aparato.
CARGA: 1.000 kg.
VELOCIDAD MAXIMA: 424 km/h a 5.000 m.
AUTONOMIA: 1.192 km.
TECHO: 8.047 m.



HEINKEL He-III-H

LONGITUD DE ALAS: 22,6 m.
LONGITUD DEL APARATO: 16,4 m.
ALTURA: 4 m.
MOTORES: Dos Junkers Jumo de 1.200 cv. de 12 cilindros.
ARMAMENTO: Ametralladoras de 7,9 mm. dispuestas sobre asentamientos manuales.
CARGA: Capacidad interna para 2.000 kg. de bombas.
VELOCIDAD MAXIMA: 415 km/h a 5.000 m. de altitud.
AUTONOMIA: 1.200 km.
TECHO: 7.800 m.



TECHOS ANTIAEREOS

El dibujo muestra claramente la diferencia entre el techo máximo, práctico y efectivo. El máximo es el que corresponde a la altitud que consigue el proyectil venciendo las leyes de gravedad. El práctico es la máxima altitud a la que puede explotar la granada. Solamente a la altitud efectiva podía el artillero impactar sobre un avión con posibilidades de éxito.

ANTIAEREO 3,7 p.

Fabricado por primera vez en 1937, el cañón antiaéreo de 3,7 pulgadas continuó produciéndose hasta el final de la guerra. En un principio no fue muy bien visto por los artilleros, que estaban acostumbrados al modelo más ligero de tres pulgadas, pero su superior prestación fue haciéndolo cada vez más aceptado, hasta que en 1942 se le consideró la mejor arma de su tipo.

CAÑON ANTIAEREO VICKERS 3,7 PULGADAS

PROYECTILES: Granadas de 12 kg. aprox. tipo HE
VELOCIDAD INICIAL: 1.044 metros/seg.
ALCANCE MAXIMO HORIZONTAL: 23.400 m.
ANCHURA DEL CARRIL: 360
SISTEMA DE RETROCESO: Hidroneumático, constante 46 cm.
PESO: 17.400 kg.
PROMEDIO DE TIRO: Carga manual, 8 dpm; carga automática, 19 dpm.

Fotografía base: Archivo cultural de Prusia. Recuadros: Museo de Londres © Ediciones Rialp

3

MAPA DE CAMPAÑA

EL BLITZ

7 de septiembre de 1940 - 10 de mayo de 1941

El mapa de campaña, conjuntamente con el fascículo, cuenta los acontecimientos del *Blitz* y Coventry. A continuación se datan los hechos que más afectaron al pueblo inglés.

DIARIO DE CAMPAÑA

El Blitz

SEPTIEMBRE DE 1940

7 Se inicia el Blitz con un bombardeo diurno y masivo sobre Londres.
11 Caen bombas sobre el Palacio de Buckingham.
23 Se establecen las condecoraciones para el valor civil, Cruz Rey Jorge y Medalla Jorge.

OCTUBRE

10 Caen bombas sobre la catedral de San Pablo, destruyendo el altar mayor.

NOVIEMBRE

3 El mal tiempo concede a Inglaterra un descanso en los bombardeos.
9 Se descubre la operación militar alemana "Sonata al claro de luna".
14 Bombardeo masivo sobre Coventry.
19 Bombardeo masivo sobre Birmingham.
24 Bombardeo masivo sobre Liverpool.
30 Bombardeo masivo sobre Southampton.

DICIEMBRE

8 El fuerte bombardeo sobre Londres daña el edificio del Parlamento.
12 Bombardeo masivo sobre Sheffield.
18 Hitler ordena prepararse para la invasión de Rusia.
22 Bombardeo masivo sobre Manchester.
29 Bombardeo devastador sobre Londres.

ENERO 1941

2 Bombardeo masivo sobre Cardiff.
10 Bombardeo masivo sobre Portsmouth.

FEBRERO

10 La RAF bombardea Hannover, en lo que constituye el mayor raid aéreo desde el inicio de la guerra.
19 Bombardeo masivo sobre Swansea.

MARZO

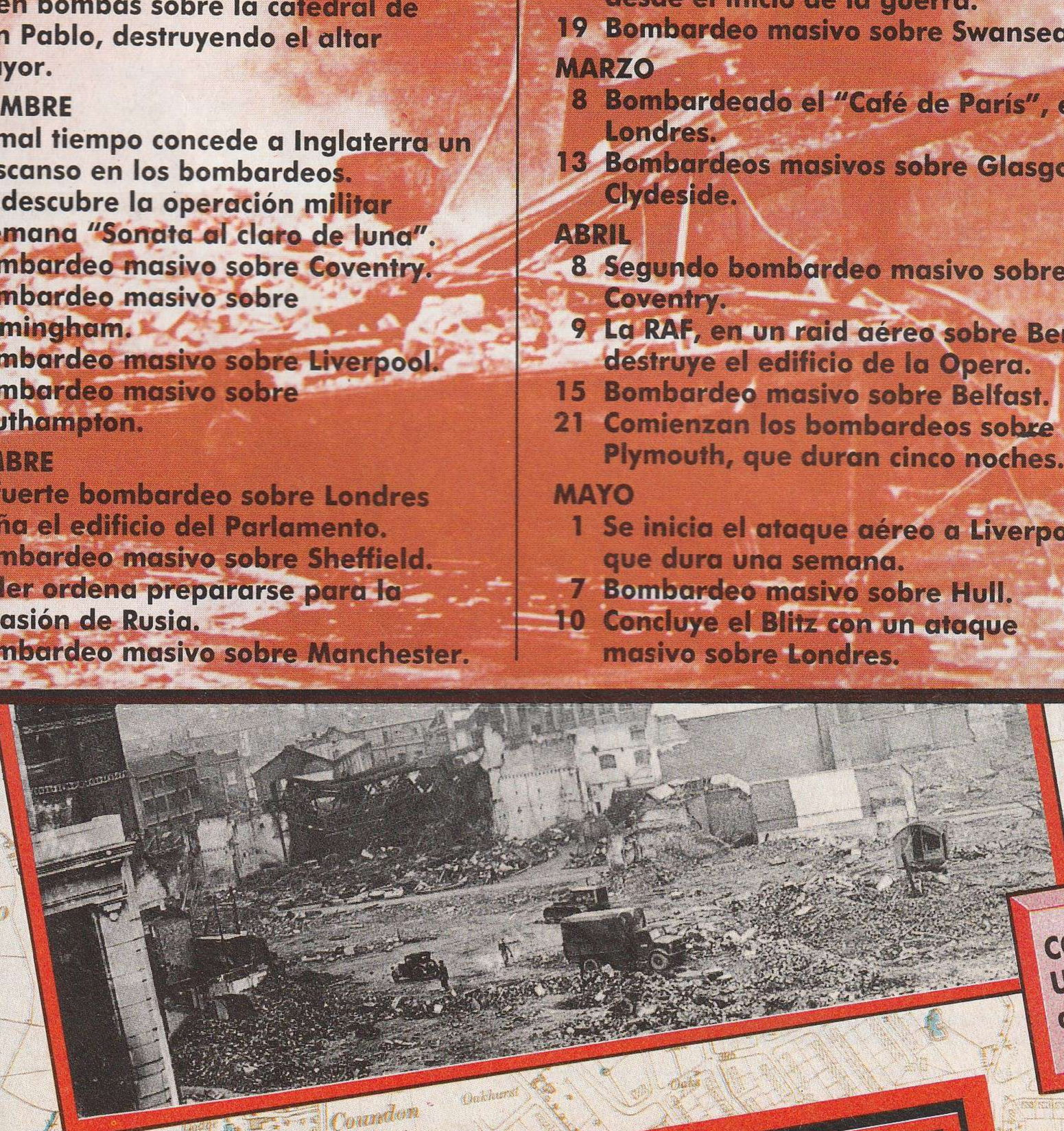
8 Bombardeado el "Café de París", en Londres.
13 Bombardeos masivos sobre Glasgow y Clydeside.

ABRIL

8 Segundo bombardeo masivo sobre Coventry.
9 La RAF, en un raid aéreo sobre Berlín, destruye el edificio de la Opera.
15 Bombardeo masivo sobre Belfast.
21 Comienzan los bombardeos sobre Plymouth, que duran cinco noches.

MAYO

1 Se inicia el ataque aéreo a Liverpool, que dura una semana.
7 Bombardeo masivo sobre Hull.
10 Concluye el Blitz con un ataque masivo sobre Londres.



COVENTRY
Una ciudad devastada, al día siguiente del ataque

COVE

SONATA 'CLA

14 DE NOVIEM

394 toneladas de bomba
cayeron sobre la ci

COVENTRY
Una ciudad devastada, al día siguiente del ataque.

JUICIOS SOBRE EL BLITZ

"Al igual que la inmensa mayoría de nuestro pueblo, ahora tenemos una experiencia personal de la barbarie alemana, la cual servirá solamente para fortalecer la resolución unánime de luchar hasta la victoria final."

REY JORGE VI-Septiembre 1940

"Una vez más ascienden en el cielo las rojas llamaradas de la explosión... la fábrica no podrá seguir trabajando para el señor Churchill... mañana por la mañana Coventry yacerá en un lecho de humo y ruinas."

Werner Handorf, piloto de un Junker. Comunicado: Josef Goebbels, ministro de Propaganda Septiembre de 1940.

50 AÑOS DESPUES

Entre septiembre de 1940 y mayo de 1941, Inglaterra tuvo que sufrir los rigores del *Blitz*, una campaña estratégica de bombardeos, destinada a destruir la industria de guerra inglesa y desmoralizar los ánimos de la población. Y si bien la producción militar se veía resentida cada vez que una ciudad, como por ejemplo Coventry, era bombardeada, en términos generales la experiencia que trajo esta serie de ataques fue la de aunar los esfuerzos de la población en una causa común. La guerra total significaba un total compromiso.

NTRY

RO DE LUNA'

BRE DE 1940

s altamente explosivas
udad de Coventry

6,20
El tercer cuerpo de bombarderos regresa a su base.

BB 23 (GB 8) Einzelobjekte:

31 Armstrong Siddeley Motors Ltd., Flugzeugmotoren-Fabrik

32 Gaswerk Hill Street mit Treibstofferzeugung, Kapazität rund 1000 t Rohbenzol

33 Coventry Radiator u. Press Works Co. Ltd., Kühler- und Karosseriewerk

34 Coventry Eagle Cycle & Motor Comp. Ltd., Bishopsgate Green Works, Motorrad- und Automobilfabrik

35 Transformatoren-Station

36 Coventry Gear Cutting Comp., Zahnräder- und Walzenfabrikation

37 Standard Motor Co., Automobil- und Flugzeugmotorenzubehör-Fabrik

38 Alvis Ltd., Flugzeugmotoren

39 Rover Comp. Ltd., Automobilfabrik und Motorenwerk

40 a u. b Daimler Co. Ltd., Flugzeug- und Motorenfabrik

41 The Coventry Movement Comp. Ltd., Werkzeug- und Maschinenfabrik

42 Morris Motors Ltd., Courthouse Green Factory, Automobilfabrik

43 Alfred Herbert Machine Tools Ltd., Werkzeug- und Maschinenfabrik

44 The British Piston-Ring Co. Ltd., Fabrik für Flugzeugmotorenzubehör (Hauptwerk)

45 Stirling Metals Ltd., Fabrik für Flugzeugmotorenzubehör

46 Associated Aluminium Ltd., Aero Components Works, Fabrik für Flugzeugteile

47 Triumph Co. Ltd. Gloria Works, Automobil- und Flugzeugmotoren-Fabrik

48 S. S. Cars Ltd., Swallow Coach Buildings, Automobilfabrik und Karosseriebau

49 Elektrizitätswerk, Radfordwerk, Hochspannung 33 kV, Höchstlast 70640 kW

91 Morris Motors Ltd. (Engines Branch), Motorenbestandteile und Automobilzubehör (Bild)

117 Rudge-Whitworth Ltd., Motorradfabrik

118 Coventry Motor & Sundries Comp., Fabrik für Automobilbestandteile

131 Courtaulds Rayon Ltd. (alte Fabrik), Sprengstoffwerk

132 Courtaulds Rayon Ltd. (neue Fabrik), Sprengstoffwerk

133 Coventry Motor Fittings Ltd. Autokühlererzeugung

134 Humber Ltd., Auto- und Flugzeugmotorenfabrik

135 Hillman Motor Car Comp. Ltd., Auto- und Flugzeugmotorenfabrik

136 Singer Motors Ltd., Werk West und Ost, Auto- und Flugzeugmotorenfabrik

137 British Thomson Houston Comp. Ltd., Flugzeugmotorenfabrik

138 Riley (Coventry) Ltd., Automobilfabrik

139 Dunlops Rim and Wheel Comp. Ltd., Räder- und Radkränze-Erzeugung

140 Heath Zementwerke

141 Websters Großziegeleien

- Eisenbahnwerkstätten, Bahnhofsanlagen
- Lazarett, Krankenhaus
- Güterschuppen
- Gaswerk
- Flugzeugmotorenbau
- Wasserwerk, Hochbehälter
- Eisengießerei
- Autofabrik, Karosseriewerk
- Maschinenfabrik, Motorenfabrik
- Werkzeugfabrik
- Elektrotechnik
- Sprengstoffwerk
- Chemie

COVENTRY

DESTRUCCION
La catedral gótica de Coventry yace en ruinas.

EXP
El es
KG
Cove

Grundlagen:
Vergrößerung der 6 inch Map des Ordnance Survey 1 : 10560

Mit Gauß-Krüger-Gitternetz im 119. Streifen

Berichtigt nach Luftbildauswertungen vom September 1940.
Oktober 1940.

Maßstab 1

Die Höhen sind in engl

20,20 - 6,20
El ataque aéreo duró once horas sin interrupción.

El primer cuerpo de bombarderos llega a Coventry.

Kläranlage
Kühler
Fabrikanlage unbekannter Art
Ziegelei
Betonwerk
Metallwalzwerk
Elektrizitätswerk
Straßenbahndepot
Wasserreservoir (Erdbehälter)
Brücke

Stand: 15.10.41)

Korn"

El mapa grande muestra las zonas de Coventry que los alemanes pretendían destruir. La realidad fue bastante diferente, tal y como muestra el recuadro. Muchas de las fábricas de material de guerra más importantes se encontraban situadas en las afueras de la ciudad y pudieron escapar a la destrucción.

CLAVE

IMAGENES DE LA GUERRA — **VEASE FASCICULO**

VEASE PERIODICO

BLANCOS

OLEADAS DE BOMBARDEROS

ORADORES
cuadrón
00, se dirige a
ntry.

Die Begrenz
ist durch eine
(entsprechend de
Kartenzeichen) darg

nter den Mil.-Geo.-
d bedeutet, daß
ständigen
ffende

COVENTRY

SONATA 'CLARO DE LUNA'

14 DE NOVIEMBRE DE 1940

394 toneladas de bombas altamente explosivas cayeron sobre la ciudad de Coventry

COVENTRY
Una ciudad devastada, al día siguiente del ataque.

JUICIOS SOBRE EL BLITZ

"Al igual que la inmensa mayoría de nuestro pueblo, ahora tenemos una experiencia personal de la barbarie alemana, la cual servirá solamente para fortalecer la resolución unánime de luchar hasta la victoria final."

REY JORGE VI-Septiembre 1940

"Una vez más ascienden en el cielo las rojas llamaradas de la explosión... la fábrica no podrá seguir trabajando para el señor Churchill... mañana por la mañana Coventry yacerá en un lecho de humo y ruinas."

Werner Handorf, piloto de un Junker. Comunicado: Josef Goebbels, ministro de Propaganda Septiembre de 1940.

50 AÑOS DESPUES

Entre septiembre de 1940 y mayo de 1941, Inglaterra tuvo que sufrir los rigores del *Blitz*, una campaña estratégica de bombardeos, destinada a destruir la industria de guerra inglesa y desmoralizar los ánimos de la población. Y si bien la producción militar se veía resentida cada vez que una ciudad, como por ejemplo Coventry, era bombardeada, en términos generales la experiencia que trajo esta serie de ataques fue la de aunar los esfuerzos de la población en una causa común. La guerra total significaba un total compromiso.

6,20
El tercer cuerpo de bombarderos regresa a su base.

20,05
El primer cuerpo de bombarderos llega a Coventry.

20,20 - 6,20
El ataque aéreo duró once horas sin interrupción.

EXPLORADORES
El escuadrón KG 100, se dirige a Coventry.

DESTRUCCION
La catedral gótica de Coventry yace en ruinas.

BB 23 (GB 8) Einzelobjekte:

31 Armstrong Siddeley Motors Ltd., Flugzeugmotoren-Fabrik
32 Gaswerk Hill Street mit Treibstofferzeugung, Kapazität rund 1000 t Rohbenzol
33 Coventry Radiator u. Press Works Co. Ltd., Kühler- und Karosseriewerk
34 Coventry Eagle Cycle & Motor Comp. Ltd., Bishopsgate Green Works, Motorrad- und Automobilfabrik
35 Transformatoren-Station
36 Coventry Gear Cutting Comp., Zahnräder- und Walzenfabrikation
37 Standard Motor Co., Automobil- und Flugzeugmotorenzubehör-Fabrik
38 Alvis Ltd., Flugzeugmotoren
39 Rover Comp. Ltd., Automobilfabrik und Motorenwerk
40 a u. b Daimler Co. Ltd., Flugzeug- und Motorenfabrik
41 The Coventry Movement Comp. Ltd., Werkzeug- und Maschinenfabrik
42 Morris Motors Ltd., Courthouse Green Factory, Automobilfabrik
43 Alfred Herbert Machine Tools Ltd., Werkzeug- und Maschinenfabrik
44 The British Piston-Ring Co. Ltd., Fabrik für Flugzeugmotorenzubehör (Hauptwerk)
45 Stirling Metals Ltd., Fabrik für Flugzeugmotorenzubehör
46 Associated Aluminium Ltd., Aero Components Works, Fabrik für Flugzeugteile
47 Triumph Co. Ltd. Gloria Works, Automobil- und Flugzeugmotoren-Fabrik
48 S. S. Cars Ltd., Swallow Coach Buildings, Automobilfabrik und Karosseriebau
49 Elektrizitätswerk, Radfordwerk, Hochspannung 33 kV, Höchstlast 70640 kW
91 Morris Motors Ltd. (Engines Branch), Motorenbestandteile und Automobilzubehör (Bild)
117 Rudge-Whitworth Ltd., Motorradfabrik
118 Coventry Motor & Sundries Comp., Fabrik für Automobilbestandteile
131 Courtaulds Rayon Ltd. (alte Fabrik), Sprengstoffwerk
132 Courtaulds Rayon Ltd. (neue Fabrik), Sprengstoffwerk
133 Coventry Motor Fittings Ltd. Autokühlererzeugung
134 Humber Ltd., Auto- und Flugzeugmotorenfabrik
135 Hillman Motor Car Comp. Ltd., Auto- und Flugzeugmotorenfabrik
136 Singer Motors Ltd., Werk West und Ost, Auto- und Flugzeugmotorenfabrik
137 British Thomson Houston Comp. Ltd., Flugzeugmotorenfabrik
138 Riley (Coventry) Ltd., Automobilfabrik
139 Dunlops Rim and Wheel Comp. Ltd., Räder- und Radkränze-Erzeugung
140 Heath Zementwerke
141 Websters Großziegeleien

Eisenbahnwerkstätten, Bahnhofsanlagen
Lazarett, Krankenhaus
Güterschuppen
Gaswerk
Flugzeugmotorenbau
Wasserwerk, Hochbehälter
Eisengießerei
Autofabrik, Karosseriewerk
Maschinenfabrik, Motorenfabrik
Werkzeugfabrik
Elektrotechnik
Sprengstoffwerk
Chemie
Textilindustrie
Kläranlage
Kühler
Fabrikanlage unbekannter Art
Ziegelei
Betonwerk
Metallwalzwerk
Elektrizitätswerk
Straßenbahndepot
Wasserreservoir (Erdbehälter)

El mapa grande muestra las zonas de Coventry que los alemanes pretendían destruir. La realidad fue bastante diferente, tal y como muestra el recuadro. Muchas de las fábricas de material de guerra más importantes se encontraban situadas en las afueras de la ciudad y pudieron escapar a la destrucción.

CLAVE
- VEASE FASCICULO
- VEASE PERIODICO
- BLANCOS
- OLEADAS DE BOMBARDEROS

Grundlagen:
Vergrößerung der 6 inch Map des Ordnance Survey 1 : 10560

Mit Gauß-Krüger-Gitternetz im 119. Streifen

Berichtigt nach Luftbildauswertungen vom September 1940, Oktober 1940

Maßstab 1

Die Höhen sind in engl

Die Begrenz
ist durch eine
(entsprechend de
Kartenzeichen) darge

nter den Mil.-Geo.-
d bedeutet, daß
ständigen
fende

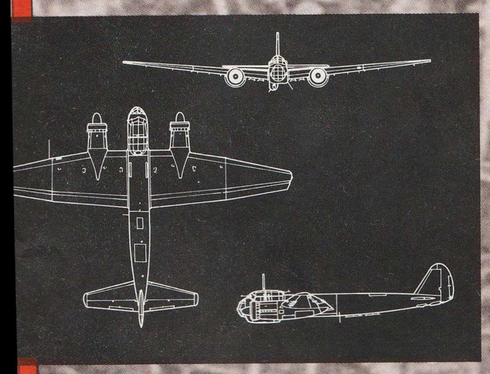
TECNOLOGIA DE LA GUERRA

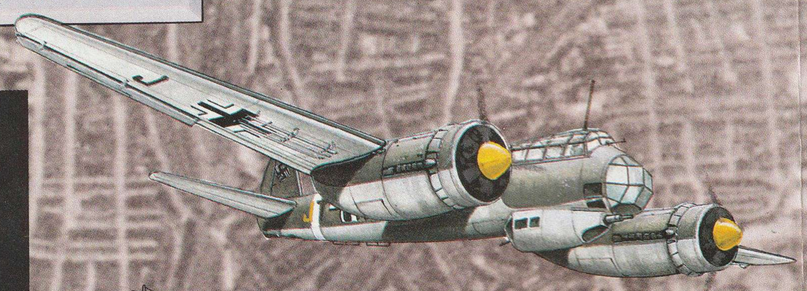
A pesar de que los bombarderos alemanes de tipo medio actuaron eficazmente en Polonia y Francia, no resultaron ser los aparatos adecuados para conseguir la victoria sobre Inglaterra.

JUNKERS JU-88

JUNKERS JU-88A-I

Constituyó el aparato más versátil de la aviación alemana. Utilizado como bombardero de tipo medio durante el *Blitz*, ni su velocidad ni su comparativamente alto armamento eran apropiados para enfrentarse a los aparatos de la RAF.





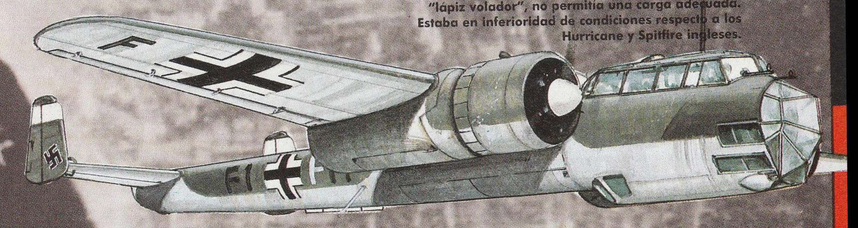
JUNKERS JU-88A-I

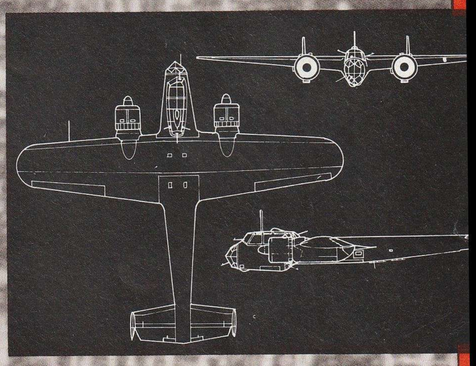
LONGITUD DE ALAS: 18,25 m.
LONGITUD DEL APARATO: 14,35 m.
ALTURA: 4,4 m.
MOTORES: Dos Junkers 211B-1 de 1.200 cv. y doce cilindros, enfriados hidráulicamente.
ARMAMENTO: Tres ametralladoras tipo MG15 de 7,9 mm. situadas en la parte superior, delantera y trasera del aparato.
CARGA: 1.800 kg. de bombas alojadas en cuatro depósitos.
VELOCIDAD MAXIMA: 460 km/h a 4.877 metros de altitud.
AUTONOMIA: 2.500 km.
TECHO: 8.077 m.

DORNIER Do-17Z

DORNIER Do-17Z-2

Fue el modelo de bombardero más veterano de la *Luftwaffe*, que prestó sus servicios durante la guerra civil española. A pesar de las modificaciones que se le practicaron, resultaba bastante indefenso, y su diseño especial, que le proporcionaron el sobrenombre de "lápiz volador", no permitía una carga adecuada. Estaba en inferioridad de condiciones respecto a los Hurricane y Spitfire ingleses.





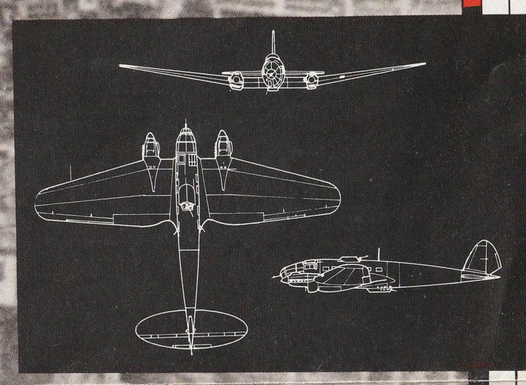
DORNIER Do-17Z-2

LONGITUD DE ALAS: 18 m.
LONGITUD DEL APARATO: 15,79 m.
ALTURA: 4,55 m.
MOTORES: Dos motores Bramo de 1.000 cv. y nueve cilindros, enfriados hidráulicamente.
ARMAMENTO: De cuatro a ocho ametralladoras de 7,9 mm. montadas en la parte delantera, trasera y ventral del aparato.
CARGA: 1.000 kg.
VELOCIDAD MAXIMA: 424 km/h a 5.000 m.
AUTONOMIA: 1.192 km.
TECHO: 8.047 m.

HEINKEL He-III

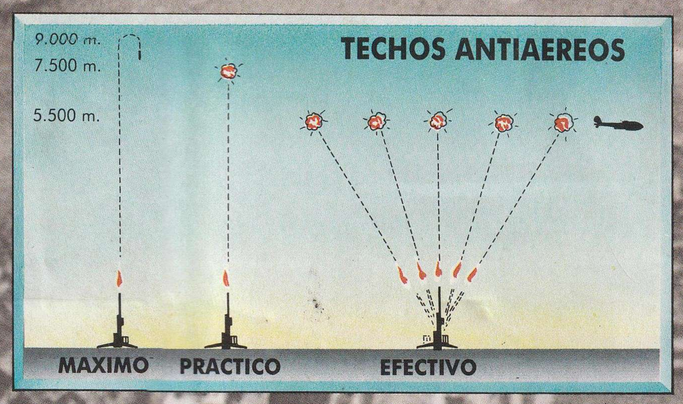
HEINKEL He-III-H

Fue el aparato de bombardeo tipo estándard utilizado durante la campaña del *Blitz*. A pesar de que Göring creía que su tamaño inusual constituiría un factor decisivo, no resultó muy práctico en el curso de determinados ataques.



HEINKEL He-III-H

LONGITUD DE ALAS: 22,6 m.
LONGITUD DEL APARATO: 16,4 m.
ALTURA: 4 m.
MOTORES: Dos Junkers Jumo de 1.200 cv. de 12 cilindros.
ARMAMENTO: Ametralladoras de 7,9 mm. dispuestas sobre asentamientos manuales.
CARGA: Capacidad interna para 2.000 kg. de bombas.
VELOCIDAD MAXIMA: 415 km/h a 5.000 m. de altitud.
AUTONOMIA: 1.200 km.
TECHO: 7.800 m.



TECHOS ANTIAEREOS

El dibujo muestra claramente la diferencia entre el techo máximo, práctico y efectivo. El máximo es el que corresponde a la altitud que consigue el proyectil venciendo las leyes de gravedad. El práctico es la máxima altitud a la que puede explotar la granada. Solamente a la altitud efectiva podía el artillero impactar sobre un avión con posibilidades de éxito.

ANTIAEREO 3,7 p.

Fabricado por primera vez en 1937, el cañón antiaéreo de 3,7 pulgadas continuó produciéndose hasta el final de la guerra. En un principio no fue muy bien visto por los artilleros, que estaban acostumbrados al modelo más ligero de tres pulgadas, pero su superior prestación fue haciéndolo cada vez más aceptado, hasta que en 1942 se le consideró la mejor arma de su tipo.

CAÑON ANTIAEREO VICKERS 3,7 PULGADAS

PROYECTILES: Granadas de 12 kg. aprox. tipo HE
VELOCIDAD INICIAL: 1.044 metros/seg.
ALCANCE MAXIMO HORIZONTAL: 23.400 m.
ANCHURA DEL CARRIL: 360
SISTEMA DE RETROCESO: Hidroneumático, constante 46 cm.
PESO: 17.400 kg.
PROMEDIO DE TIRO: Carga manual, 8 dpm; carga automática, 19 dpm.

3

MAPA DE CAMPAÑA

EL BLITZ

7 de septiembre de 1940 - 10 de mayo de 1941

El mapa de campaña, conjuntamente con el fascículo, cuenta los acontecimientos del *Blitz* y Coventry. A continuación se datan los hechos que más afectaron al pueblo inglés.

DIARIO DE CAMPAÑA

El Blitz

SEPTIEMBRE DE 1940
7 Se inicia el Blitz con un bombardeo diurno y masivo sobre Londres.
11 Caen bombas sobre el Palacio de Buckingham.
23 Se establecen las condecoraciones para el valor civil, Cruz Rey Jorge y Medalla Jorge.

OCTUBRE
10 Caen bombas sobre la catedral de San Pablo, destruyendo el altar mayor.

NOVIEMBRE
3 El mal tiempo concede a Inglaterra un descanso en los bombardeos.
9 Se descubre la operación militar alemana "Sonata al claro de luna".
14 Bombardeo masivo sobre Coventry.
19 Bombardeo masivo sobre Birmingham.
24 Bombardeo masivo sobre Liverpool.
30 Bombardeo masivo sobre Southampton.

DICIEMBRE
8 El fuerte bombardeo sobre Londres daña el edificio del Parlamento.
12 Bombardeo masivo sobre Sheffield.
18 Hitler ordena prepararse para la invasión de Rusia.
22 Bombardeo masivo sobre Manchester.
29 Bombardeo devastador sobre Londres.

ENERO 1941
2 Bombardeo masivo sobre Cardiff.
10 Bombardeo masivo sobre Portsmouth.

FEBRERO
10 La RAF bombardea Hannover, en lo que constituye el mayor raid aéreo desde el inicio de la guerra.
19 Bombardeo masivo sobre Swansea.

MARZO
8 Bombardeado el "Café de París", en Londres.
13 Bombardeos masivos sobre Glasgow y Clydeside.

ABRIL
8 Segundo bombardeo masivo sobre Coventry.
9 La RAF, en un raid aéreo sobre Berlín, destruye el edificio de la Opera.
15 Bombardeo masivo sobre Belfast.
21 Comienzan los bombardeos sobre Plymouth, que duran cinco noches.

MAYO
1 Se inicia el ataque aéreo a Liverpool, que dura una semana.
7 Bombardeo masivo sobre Hull.
10 Concluye el Blitz con un ataque masivo sobre Londres.

COVENTRY
Una ciudad devastada, al día siguiente del ataque

Fotografía base: Archivo cultural de Prusia. Recuadros: Museo de Londres © Ediciones Rialp